ಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಯಾವ ರೀತಿ ಗೃಹಮಂಡಲಿಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಅವತ್ತಿನಿಂದ ಇವತ್ತಿನವರೆಗೆ ಅಂದರೆ ಸುಮಾರು 2 ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ನೂರಾರುಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಲೂಟಿಯಾಗಿದೆ ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ದಾಖಲಾತಿಗಳನ್ನು ನಾನು ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ.

(ಗೊಂದಲ)

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎಸ್. ಯಡಿಯೂರಪ್ಪ :- ನಾಗರಾಜು ಎನ್ನುವವರು ರಿಪೋರ್ಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ರಿಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿದೆ, ಇದು ಚರ್ಚೆಯಾಗಲಿ. ನಾನು ಇದನ್ನು ಪ್ರೂವ್ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ನಾನು ಈ ಸದನದಿಂದ ಹೊರಗೆ ಹೋಗುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತು ಅವರ ಎರಡೂವರೆ ವರ್ಷದ ಆಡಳಿತದ ಬಗ್ಗೆ ಸಮಗ್ರವಾಗಿ ಚರ್ಚೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಿ.

(ಗೊಂದಲ)

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎಸ್. ಯಡಿಯೂರಪ್ಪ :- ನಾನು ಸರ್ಕಾರವನ್ನು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ, ಇದಕ್ಕೆ ಮೂಲ ಕಾರಣವಾದಂಥ ಅಂದಿನ ಗೃಹ ಮಂಡಲಿಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರನ್ನು ಬಂಧನ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳುವಂಥ ಅಧಿಕಾರ ನನಗಿದೆ.

(ಗೊಂದಲ)

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎಸ್. ಯಡಿಯೂರಪ್ಪ :- ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಚರ್ಚೆಯಾಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ತಾವು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು. ನಾವು ಇದನ್ನು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಡದಿದ್ದರೆ ಜನರಿಗೆ ದ್ರೋಹ ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ವಿರೋಧಪಕ್ಷದಲ್ಲಿ ನಾವು ಇಲ್ಲಿ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ರಾಜ್ಯದ ಜನತೆಗೆ ದ್ರೋಹ ಮಾಡಿದಂತಾಗುತ್ತದೆ. ನನ್ನ ಕರ್ತವ್ಯವನ್ನು ನಾನು ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು :- ನಾನು ಈಗಾಗಲೇ ಈ ವಿಷಯದ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅದನ್ನು ನಾನು ಮುಂದುವರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಿದ್ಧವಿಲ್ಲ. ಈಗ ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ನಾನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎಸ್. ಯಡಿಯೂರಪ್ಪ :- ದಯವಿಟ್ಟು ನಮಗೆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕು.

ಅಧ್ಯಕ್ಷರು :- ನಾನು ತಮ್ಮ ಕಾಗದಪತ್ರಗಳನ್ನೆಲ್ಲಾ ತರಿಸಿ ನೋಡಿದ್ದೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಎಸ್. ಯಡಿಯೂರಪ್ಪ :- ನಾನು ಈ ಸರ್ಕಾರದ ನೀತಿಯನ್ನು ಪ್ರತಿಭಟನೆ ಮಾಡಿ ಧರಣಿ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ.

(ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಬಿ.ಎಸ್. ಯಡಿಯೂರಪ್ಪನವರು ತಮ್ಮ ಸ್ಥಾನದಿಂದ ಎದ್ದು ಸದನದ ಬಾವಿಗೆ ಧಾವಿಸುವರು)

ಶಾಸನ ರಚನಾ ಕಾರ್ಯಕಲಾಪಗಳು

ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ (ತಿದ್ದುಪಡಿ) ವಿಧೇಯಕ 1993

(ಪರ್ಯಾಲೋಚನಾ ಪ್ರಸ್ತಾವ)

ಶ್ರೀ ಭೀಮಣ್ಣ ಖಂಡ್ರೆ (ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು) :- ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, "ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ (ತಿದ್ದುಪಡಿ) ವಿಧೇಯಕ 1993ನ್ನು ಪರ್ಯಾಲೋಚನೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ವಿನಂತಿಸುತ್ತೇನೆ.

(ಪ್ರಸ್ತಾವವನ್ನು ಮಂಡಿಸಲಾಯಿತು)

ಶ್ರೀ ಭೀಮಣ್ಣ ಖಂಡ್ರೆ :- ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಇದು ಒಂದು ಸಿಂಪಲ್ ಬಿಲ್ ಇದೆ. ನಮ್ಮ ಬಜೆಟ್ ಸ್ಪೀಚ್‌ನಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಫೈನಾನ್ಸ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ ತಮ್ಮ ಸ್ಪೀಚ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಮೋಟಾರ್ ವಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನಿಂದ 203, 10 ಲಕ್ಷ ಒಟ್ಟು ನಿವ್ವಳ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆ. ಇದು ಒಂದು ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇಲ್ಲ 0.075 ಈ ಪ್ರಕಾರ ಆಗುತ್ತದೆ. ರಾಜ್ಯದ ಹಲವಾರು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಡಿಪೋ ಆಗಬೇಕು. ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಆಗಬೇಕು ಬಸ್ ಶೆಲ್ಟರ್ ಆಗಬೇಕು ಎಂಬ ಡಿಮ್ಯಾಂಡ್ ಇದೆ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ತಾವು ಒಪ್ಪಿ ಮಂಜೂರಾತಿ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್.ವಿ. ದೇಶಪಾಂಡೆ (ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರು) :- ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ನಮ್ಮ ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಏನು ಒಂದು ಕೆಲವು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ ಅದರ ಪ್ರಕಾರ ನೀವು ತಂದಿದ್ದೀರಿ. ನಾವು ಈಗಾಗಲೇ ವಿರೋಧ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಬಸ್‌ಫೇರ್ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿರುವುದಕ್ಕೆ ವಿರೋಧವನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಮತ್ತೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಹಾಕಿರುವುದಕ್ಕೂ ನಾವು ವಿರೋಧ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಾವು ಇದಕ್ಕೆ ಬೆಂಬಲವನ್ನು ಕೊಡುವಂತಿಲ್ಲ. ತಾವು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕುತ್ತೀರಿ. ಆದರೆ ಮತ್ತೊಂದು ಕಡೆ ತಾವು ಸರ್ವೀಸನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಂಥ ಮಸೂದೆ ತಂದಾಗ ನೀವು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಯಾವ ರೀತಿ ಸವಲತ್ತುಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ, ಯಾವ ರೀತಿ ಸರ್ವೀಸನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂಬುದನ್ನೂ ಸಹ ತಾವು ಹೇಳಬೇಕು. ತಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ಸರ್ವೀಸ್ ಏನೇನೂ ಇಲ್ಲ. ಬಸ್‌ಗಳು ರೆಗ್ಯುಲರ್ ಆಗಿ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೆಲಸಗಳೆಲ್ಲವೂ ಕುಂಠಿತವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ತಾವು ಅವಕಾಶವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕು. ಇವತ್ತು ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿದಾಗ ನೀವು ಹಣವಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಸಿರಸಿ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಿಮಗೆ ಅಲ್ಲಿ ಜಾಗವನ್ನು ಕೊಟ್ಟೆವು. ನಾನು ಮಂತ್ರಿಯಾದಾಗ ಅಲ್ಲಿ ಜಾಗ ಕೊಟ್ಟು 5-6 ವರ್ಷಗಳಾಯಿತು. ಜಾಗವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರಿ, ಹಣವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರಿ ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಯಲ್ಲಾಪುರದಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಡಿಪೋವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದಿರಿ. ಅದಕ್ಕೂ ಜಾಗವನ್ನು ಕೊಟ್ಟೆವು. ಅಲ್ಲಿಯೂ ಕೂಡ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ನಾನು ಏತಕ್ಕೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆಂದರೆ ನೀವು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿ; ಕೆಲವು ಸಲ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಯ ಸಲುವಾಗಿ, ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸಗಳ ಸಲುವಾಗಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನೀವು ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹಾಕುವುದು ಹಾಗೂ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮೇಲೆ ಭಾರವನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಾ ಹೋದರೆ ನಿಮ್ಮಿಂದ ಯಾವ ಅನುಕೂಲವಾದಂತಾಯಿತು? ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಬಹಳ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ನಿಮ್ಮ ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಬಂದಾಗ ಶುರುಮಾಡುತ್ತೀರಿ; ಮನಸ್ಸಿಗೆ ಬಂದಾಗ ಬಂದ್ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ. ಇದು ಸರಿಯಲ್ಲ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯಲ್ಲಿ ಇವತ್ತು ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಒಂದು ಡಿಸಿಪ್ಲೀನ್ ತರಲಿಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಇದು ಒಂದು ವೈಟ್ ಎಲಿಫೆಂಟ್ ಇದ್ದ ಹಾಗೆ ಹಾಗಿದೆ. ಮನಸ್ಸು ಬಂದ ಹಾಗೆ ನಡೆಸುವುದು, ಬೇಡಾ ವಾಗ ಬಂದ್ ಮಾಡುವುದು ನಡೆಯುತ್ತದೆ. ಮುನ್ಸೂಚನೆ ಇಲ್ಲದೆ ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಬಸ್ ಕ್ಯಾನ್ಸಲ್ ಆಗಿದೆ ಎಂದು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೇಳಿಬಿಡಬೇಕು. ಇದು ಆಗಬಾರದು. ನಿಮ್ಮ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇದರಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಹೆಚ್ಚಿನ ಹತೋಟಿಯಲ್ಲಿ ತರಲಿಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಅನುಕೂಲವನ್ನು ಕೊಡಲು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕು. ಅದರಂತೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ತಂದರೂ ನಾವು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟೆಲ್ಲಾ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ, ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ ಇದಕ್ಕೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾವು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಮಾಡದೆ ನೀವು ಇಂಥಹ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ತಂದಿರುವುದರಿಂದ ನಾವು ಅದಕ್ಕೆ ವಿರೋಧ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ (ಕನಕಪುರ) :- ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ನೇರವಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ವಿಚಾರ ಅಲ್ಲ ಇದು. ಮುಖ್ಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು ತಮ್ಮ ಆಯವ್ಯಯದಲ್ಲಿ ಏನು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳಿಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದರ ಮಂಜೂರಾತಿ ಕೇಳಲಿಕ್ಕೆ ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ನಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಕಳೆದ ವರ್ಷಕ್ಕಿಂತ 2 ರಿಂದ 3 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಯಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚು ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಸಂಗ್ರಹ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಎಂದು ಈ ವರ್ಷದ ಬಡ್ಜೆಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು ವಿಚಾರವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ಪಡೆಯಲಿಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ಸದನದ ಮುಂದೆ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಬಗ್ಗೆ ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ಈ ಬಾರಿ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗಲಿಲ್ಲ. ಕಾರಣ, ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲಿ ಏನು ಜನ ವಿರೋಧಿ ಸರ್ಕಾರದ ಕ್ರಮ ಏನಿದೆ, ಸಾರಿಗೆ ದರಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದರ ಬಗ್ಗೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಕಾರಣ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾವೆಲ್ಲರೂ ನಿಲುವಳಿ ಸೂಚನೆ ಕೊಟ್ಟು ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್ ಅವರು, ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರು ಪ್ರಸ್ತಾಪಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ನಾವು ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದೆವು. ಆ ಕಡೆ ಸದಸ್ಯರು ಮಾಡಿದರು. ಒಂದು ಸದನದ ಸಮಿತಿಯನ್ನು ನನ್ನ ಅಧ್ಯಕ್ಷತೆಯಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ತಮ್ಮ ಸೂಚನೆ ಪ್ರಕಾರ ಮತ್ತು ಸರ್ಕಾರದ ಬಯಕೆಯಂತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಗ್ಗೆ ಒಂದು ವರದಿಯನ್ನು ನಾನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಆದರೆ ಇದರಲ್ಲಿ ಒಂದೆರಡು ವಿಷಯಗಳನ್ನು ಮಂತ್ರಿಗಳ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರಬಯಸುವುದೇನೆಂದರೆ, ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಈ ಒಂದು ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಮಾಡತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಲಿ, ತಾವಾಗಲಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾನು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಬಹಳ ಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಈ ಮೋಟಾರು ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹ ಮಾಡುವುದರಲ್ಲಿ ಸರಳೀಕರಣ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಬಹಳ ಅಗತ್ಯ ಇದೆ. ಬಹುಶಃ ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರಬಹುದು, 1983-84ರಲ್ಲಿ ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ನಾವು ಲೈಫ್ ಟೈಂ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಇಂಟ್ರಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡಿದೆವು. 2 ವೀಲರ್ಸ್‌ಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್ ಎವೇಷನ್ ಬಹಳ ಇರುತ್ತದೆ. ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಕಟ್ಟುವುದಿಲ್ಲ. ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟರ್‌ಗಳಿಗೆ, ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನ ತೆರಿಗೆ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಅದೇ ಒಂದು ಕೆಲಸವಾಗುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒಂದೇ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ 15-20 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಬರುತ್ತದೆಂಬ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸರಳೀಕರಣ ಮಾಡಿದೆವು. ನಾವು ಸರಳೀಕರಣ ಮಾಡಿದ ಮೇಲೆ ಇಡೀ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡತಕ್ಕ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಒಂದು ಸರಳೀಕರಣ ಮಾಡುವು ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತು; ಅದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ನೀವು ಹೋಗಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಖಂಡ್ರೆಯವರು ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾದ ಅಪರೂಪದ ರಾಜಕಾರಣಿಗಳು. ಅವರ ಬಗ್ಗೆ ನಮಗೆಲ್ಲಾ ಗೌರವ ಇದೆ. ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಇಚ್ಛಾಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಅವರು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಪ್ರವೃತ್ತಿ, ದೃಢ ಸಂಕಲ್ಪ ಅವರಲ್ಲಿದೆ. ಆದರೆ ತಾವು ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕು. ಈ ವರ್ಷ ಆಗದೇ ಹೋದರೂ ಮುಂದಿನ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಈ ಸರಳೀಕರಣ ಯಾವ ರೀತಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ, ಲೈಫ್ ಟೈಂ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಬೇರೆ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳಿಗೆ ಇಂಟ್ರಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತದೆಯೇ ಎಂಬ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಹಿಂದಿನ ಹಣಕಾಸಿನ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಶ್ರೀ ರಾಜಶೇಖರಮೂರ್ತಿಯವರು ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ಬಸ್ಸಿನ ಮಾಲೀಕರೂ ಸಹ ಆಗಿದ್ದರು. ಅವರಿಗೆ ವಿಚಾರ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿನವರು ಎಲ್ಲರೂ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಬಹಳಷ್ಟು ಜನ ಯಾವ ರೀತಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಅವಾಯ್ಡ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದು ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಅವರು ಏನು ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂದರೆ, ಫಿಟ್‌ನೆಸ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸಿನಕೆಪಾಸಿಟಿ 30-35 ಎಂದು ತೋರಿಸುತ್ತಾರೆ. ಫಿಟ್‌ನೆಸ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೊರಗಡೆ ಹೋದತಕ್ಷಣ 15-20 ಸೀಟುಗಳನ್ನು ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. 35 ಸೀಟು ಇರುವ ಕಡೆ 50 ಸೀಟು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಪರ್ ಹೆಡ್ ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಪರ್ ಸ್ಕ್ವೇರ್ ಇಷ್ಟು ಹಾಕಬೇಕೆಂದು ಇಂಟ್ರಡ್ಯೂಸ್

ಮಾಡಲಾಯಿತು. ಆದಕ್ಕೆ ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ನೀವು ಸುಮಾರು 250 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ತೆರಿಗೆ ರೂಪದಲ್ಲಿ ಮೋಟಾರುವಾಹನ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಸಂಗ್ರಹ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯದಲ್ಲಿ ಇನ್ನೂ 40-50 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಈ ಒಂದು ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಸಂಗ್ರಹ ಮಾಡಬಹುದು; ಅದರಲ್ಲೂ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನವರಿಂದಸಂಗ್ರಹಿಸಬಹುದೆಂದು ನನ್ನ ಅಭಿಪ್ರಾಯ. ತಮಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ಈ ಅಧಿವೇಶನದ ಪ್ರಾರಂಭದಲ್ಲೂ ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ಅದನ್ನು ಫ್ಲೀಟ್ ಓನರ್ ಎಂದು ಕನ್ಸಿಡರ್ ಮಾಡಿ 17 $^1/_2$ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ನಾವು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೇವೆ. ಫ್ಲೀಟ್ ಓನರ್ ಎಂದು ಇಂಟ್ರಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡಿ ಅದಕ್ಕೆ ಅಮೆಂಡ್‌ಮೆಂಟ್ ತಂದದ್ದು ನಾನು ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಯಾಗಿದ್ದಾಗ. ಏಕೆಂದರೆ ಈಗ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲೂ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿದ್ದ ಹಾಗೆ ಫಿಟನೆಸ್ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಇನ್‌ಸ್ಪೆಕ್ಟರ್ ಹೋಗಿ ಅದನ್ನು ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. 15-20 ದಿವಸ ವೆಹಿಕಲ್ ಒಳ್ಳೆಯ ಕಂಡೀಷನಿನಲ್ಲಿದ್ದರೂ ಗ್ಯಾರೇಜ್‌ನಲ್ಲಿ, ವರ್ಕ್‌ಷಾಪಿನಲ್ಲಿ ಸುಮ್ಮನೆ ನಿಲ್ಲತಕ್ಕದ್ದು. ಎಫ್. ಸಿ. ಕೊಡಲಿಲ್ಲ. ಎಂಬ ಒಂದೇ ಕಾರಣಕ್ಕೆ ವೆಹಿಕಲ್ ನಿಲ್ಲುತಿತ್ತು. ಇದರಿಂದ ಹೆಡ್ ಮೈಲೇಜ್ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗುತ್ತಾ ಇತ್ತು. ವೆಹಿಕಲ್ ಯೂಟಿಲೈಸೇಷನ್ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ನಾವು ಅದನ್ನು ಫ್ಲೀಟ್ ಓನರ್ ಎಂದು ಕನ್ಸಿಡರ್ ಮಾಡಿ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಯನ್ನು ನಮ್ಮ ಟೋಟಲ್ ರೆವಿನ್ಯೂ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಎಷ್ಟು ಆಗುತ್ತದೆಯೋ ಅದರಲ್ಲಿ 11 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದೆವು.. ಆದರೆ ಸರ್ಕಾರದ ಹಣಕಾಸಿನ ಇಲಾಖೆಯ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆ ಎಂದರೆ ಅದು ಒಂದು ಯಾವಾಗಲೂ ಕರೆಯುವ ಹಸು ಎಂದು ಹೇಳಿ ಅದರ ಕೆಚ್ಚಲನ್ನೇ ಕೊಯ್ದಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸದನದ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಸದಸ್ಯರು ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಬಗ್ಗೆ ಭಾಷಣ ಮಾಡಿದರು. ಮಾನ್ಯ ಈಶ್ವರಪ್ಪನವರು ಭಾಷಣ ಮಾಡಿದರು. ಶಿವಮೊಗ್ಗದಲ್ಲಿ ಖಾಸಗೀ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರು ಈ ವರ್ಷ ಒಂದು ಬಸ್ ಹಾಕಿದವರು ಮುಂದಿನ ವರ್ಷ 2 ಹಾಗೂ ಆ ನಂತರ 5 ಬಸ್ ಹಾಕಿದ್ದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದರು. ಅವರು 5 ಬಸ್ ಹೇಗೆ ಮಾಡಿದರು ಎಂಬುದನ್ನು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತು ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರು 11 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕೆಳಮಟ್ಟದಲ್ಲಿ ಇರುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳ ಜೊತೆ ಅಡ್ಜಸ್ಟ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಆಫ್ ದಿ ರೋಡ್ 2 ದಿವಸ ಇದ್ದರೂ 20 ದಿವಸ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಕೊಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್.ಸಿ ಯಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ಇವೇಷನ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಟೋಟಲ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ರೆವಿನ್ಯೂ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಏನಿರುತ್ತದೆಯೋ ಅದರ ಮೇಲೆ 17. ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಕೊಡಬೇಕು. ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರು 11 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ, ಹಣಕಾಸಿನ ಇಲಾಖೆಯವರು ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಯಲ್ಲಿ ಹಣ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ, ಸರ್ಕಾರಿ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ಸಂಬಳ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ಹಣ ಇಲ್ಲದಾಗ, ಜನವರಿ, ಫೆಬ್ರವರಿ, ಮಾರ್ಚಿ, ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ನಿಮ್ಮ ಕಡೆಯಿಂದ 17 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಕಲೆಕ್ಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಎಂದರೆ ಅದು ಎಷ್ಟು ಆಯಿತು ನೀವೇ ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿ. ಅವರಿಗೂ ಇವರಿಗೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಎಂದ ರೂ. 500 ಕೋಟಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಆಗುತ್ತದೆ? ಸುಮಾರು 30 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇವರು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ನಿನ್ನೆ ಪೂರಕ ಅಂದಾಜಿನ ಮೇಲೆ ಮಾತನಾಡುವಾಗಲೂ ಹೇಳಿದೆ. ಇವತ್ತು ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕ ಪಾಸ್‌ಗೋಸ್ಕರ ಎಂದು 25 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಸರ್ಕಾರದವರು ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಾನಾದರೂ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದು ಒಂದು ತಪ್ಪು ಕಲ್ಪನೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿದೆ. ವಿದ್ಯಾರ್ಥಿಗಳಿಗೆ ಸುಮಾರು 80 ರಿಂದ 100 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಪಾಸ್‌ಗೋಸ್ಕರ ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ಎಂದು. ಈ ಒಂದು (ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು ಅಧ್ಯಕ್ಷ ಪೀಠವನ್ನಲಂಕರಿಸಿದರು) ತಪ್ಪು ಕಲ್ಪನೆ ಬೇಡ ಇವತ್ತು ಈ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಅಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ ಇಡೀ ಪ್ರಪಂಚದಲ್ಲೇ 12 ವರ್ಷದ ಕೆಳಗಿನ ವಯಸ್ಸಿನ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ 50 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಟಿಕೆಟ್ ಇದೆ. ಇವತ್ತು ಪ್ಲೇನ್‌ನಲ್ಲಿ ಕೂಡ 8, 9, 10 ವರ್ಷದ ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಸರ್ಟಿಫಿಕೇಟ್ ಬೇಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ಮಗು ನನಗೆ 12 ವರ್ಷ ಎಂದು ಹೇಳಿದರೆ ಅರ್ಧ ಟಿಕೆಟ್ ಛಾರ್ಜ್

ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ಇವರು ತಮ್ಮ ಇನ್‌ಎಫಿಷಿಯನ್ಸಿಯನ್ನು ಮುಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿರುವ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು 80 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಫಕ್ಕಳ ಪಾಸ್‌ಗೆ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತದೆಂದು ಇಮ್ಯಾಜಿನೇಟರಿ ಫಿಗರ್ಸ್ ಅನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದು ಸರಿಯಾದುದಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಏನು $17^1/_2$ ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಟ್ರಾಫಿಕ್ ರೆವಿನ್ಯೂ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಮೇಲೆ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಅದನ್ನು ಖಾಸಗಿಯವರಿಂದ ಎಷ್ಟು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೀರೋ ಅಷ್ಟಕ್ಕೆ ಇಳಿಸಬೇಕು. ಇದರಿಂದ 40 ರಿಂದ 50 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಉಳಿಯುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಕೊಡತಕ್ಕ ಪ್ರಶ್ನೆಯೇ ಉದ್ಭವವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಇದು ಒಂದು ಸಲಹೆ. ಇನ್ನು ಮೂರನೆಯದಾಗಿ, ಅನೇಕ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳ ಟನೇಜ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ವಿಶೇಷವಾಗಿ ತಮ್ಮ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಈ ಸಮಸ್ಯೆ ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಿರಬಹುದು. ಇವತ್ತು ಎಂಡಿಆರ್ ರೋಡ್ಸ್ ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಮಾಡತಕ್ಕ ಕಲ್ವರ್ಟ್ಸ್, ಬ್ರಿಡ್ಜ್‌ಗಳು ಏನಿವೆ ಅವುಗಳು ಒಂದು ಕೆಪಾಸಿಟಿಯ ಲೋಡ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವನ್ನು ಡಿಸೈನ್ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಅದೇ ಪ್ರಕಾರ ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೇ ಹಾಗೂ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇಗಳಲ್ಲಿ ಸಹ ಅಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಕಲ್ವರ್ಟ್ಸ್ ಹಾಗೂ ಬ್ರಿಡ್ಜ್‌ಗೆ ಕೆಪಾಸಿಟಿಗೆ ಡಿಸೈನ್ ಮಾಡಿರುತ್ತಾರೆ. ಇವತ್ತು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ನೆಲಮಂಗಲದವರೆಗೆ 14 ಕಿ.ಮೀ. ನ್ಯಾಷನಲ್ ಹೈವೇ ಬಿಟ್ಟರೆ ಮಿಕ್ಕದ್ದು 2 ಸ್ಟೇಟ್ ಹೈವೇ ಬಿಟ್ಟರೆ ಮಿಕ್ಕೆಲ್ಲವೂ ಎಂಡಿಆರ್ ರಸ್ತೆಗಳು. ಇವತ್ತು ಲಾರಿಗಳಲ್ಲಿ 15 ರಿಂದ 20 ಟನ್‌ವರೆಗೆ ಲೋಡ್ ಹಾಕಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಸಾರಿ ಅಸೋಸಿಯೇಷನ್‌ನವರೂ ಕೂಡ ಪ್ರೊಟೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆಂದು ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಕಮಿಷನರ್‌ರವರು ಈಗ ತಾನೇ ತಿಳಿಸಿದರು. ಅದಕ್ಕೆ ಅವರಿಗೆ ನೀವು ಸ್ಟ್ರಿಕ್ಟ್ ಆಗಿ ಎನ್‌ಫೋರ್ಸ್‌ಮೆಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಎರಡು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ತೊಂದರೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಒಂದುಕಡೆ 2-3 ಲಾರಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಭಾರವನ್ನು ಒಂದೇ ಲಾರಿಯಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಅವಾಯ್ಡ್ ಮಾಡುವುದು ಒಂದು. ಇನ್ನು ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ನಮ್ಮ ಕಲ್ವರ್ಟ್ಸ್ ಮತ್ತು ಬ್ರಿಡ್ಜ್‌ಗಳು ಟೋಟಲ್ ಆಗಿ ಡಿಮಾಲಿಷ್ ಆಗುತ್ತವೆ. ನಮ್ಮ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 30 ರಿಂದ 40 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಇದೊಂದರಲ್ಲೇ ಲುಕ್ಸಾನು ಆಗುತ್ತದೆನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತು ಪರ್ಟಿಕ್ಯುಲರ್ಲಿ ಗ್ರಾನೈಟ್, ಬಿಳಿಕಲ್ಲು,ಮರಳು ಇರತಕ್ಕ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇದು ವ್ಯಾಪಕವಾಗಿದೆ. ಇವರ ಬಗ್ಗೆ ಎಲ್ಲಾದರೂ ಒಂದು ಕಡೆ ತಕ್ಷಣ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇದು ಆಗುತ್ತಾ ಇಲ್ಲ. ನಿಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಲೋವರ್ ಲೆವೆಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮೆಷಿನರಿಯನ್ನು ಗೇರ್ ಅಪ್ ಮಾಡಿ ತಾವು ಸರ್‌ಪ್ರೈಸ್ ಇನ್ಸ್‌ಪೆಕ್ಷನ್ ಮಾಡಿ ತಮ್ಮ ಇಚ್ಛಾಶಕ್ತಿಯನ್ನು ಪ್ರದರ್ಶನ ಮಾಡಿದರೆ ಅದನ್ನು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಸ್ವಲ್ಪಮಟ್ಟಿಗೆ ಪರಿಹಾರವನ್ನು ನಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯವರು ಈ ವರ್ಷ ಕಂಡುಹಿಡಿದಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ದೊಡ್ಡ 6 ಟೈರು ಇರತಕ್ಕ ಆಕ್ಸಿಲ್ ವೆಹಿಕಲ್‌ನಲ್ಲಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಲಿಕ್ಕೆ ಎಂದು ಹೇಳಿ ಅದರ ಮೇಲೆ ಇದ್ದಂತಹ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿ ಲಾರಿಗೆ ಬದಲಾಗಿ ಅದರ ಮೇಲೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗ ಬಹುದು ಎನ್ನತಕ್ಕ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ. To that extent ಅದು ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಿದೆ ನಾನು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ಏನಾಗುತ್ತದೆಂದರೆ ಲೋಡ್ ಡಿವೈಡ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಒಂದೇ ಕಡೆ ಬೀಳತಕ್ಕ ಲೋಡು ಡಿವೈಡ್ ಆಗುವುದರಿಂದ ಕಲ್ವರ್ಟ್ಸ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಬ್ರಿಡ್ಜ್‌ಗಳು ಮುರಿಯತಕ್ಕ ಸಂಭವ ಕಡಿಮೆಯಿದೆ. ಅದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪಿದರೂ ಇದೇನು ಆಗುತ್ತಿದೆ ಇದನ್ನು ದಯವಿಟ್ಟು ತಕ್ಷಣ ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಈ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ತಮ್ಮಲ್ಲಿ ಒತ್ತಾಯ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ನಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಇಲಾಖೆಗಳಲ್ಲಿ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳು ಇವೆ. ಹೆಲ್ತ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟಿನಲ್ಲಿ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳು ಇವೆ. ಇರಿಗೇಷನ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳು ಇವೆ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳು ಇವೆ. ಬಹಳ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟ್‌ನವರಿಗೆ ಮೆಂಟೇನೆನ್ಸ್‌ಗೋಸ್ಕರ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನನಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ನಮ್ಮ ಮಂತ್ರಿಗಳ ಕಾರುಗಳು ಹಾಗೂ

ಕುಮಾರಕೃಪಾದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳನ್ನು ಪ್ರವೇಟ್‌ನವರಿಗೆ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಹೆಮ್ಮೆಯಿಂದ ಈ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ, ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಡೀಸಲ್ ಮತ್ತು ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಮೆಕ್ಯಾನಿಕ್‌ಗಳು ಏನಿದ್ದಾರೆ they are one of the best in the country. ಯಾವ ರೀತಿಯಲ್ಲೂ ಸಂಶಯವಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಆದಾಯ ಆಗುತ್ತದೆ. ಸರ್ಕಾರದ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳು ನಿಮಗೆ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಅವರು ಒಂದು ಮೆಕಾನಿಕಲ್ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಸಂಪುಟ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ತಂದು ಎಲ್ಲಾ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ಗಳಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಲಿಕ್ಕೆ ಎಷ್ಟು ಖರ್ಚುಮಾಡಿದ್ದಾರೆನ್ನುವ ಮಾಹಿತಿ ತಮಗೆ ಬಂದಿರಬಹುದು ನಾನು ತಿಳಿದುಕೊಂಡಿದ್ದೇನೆ. ನಿಮ್ಮಲಿರತಕ್ಕ ಅನೇಕ ವರ್ಕರ್ಸ್‌ಗಳು ಬಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ರೀಜನಲ್‌ವರ್ಕ್‌ಷಾಪ್‌ನಲ್ಲಿರತಕ್ಕವರು ಡಿಪೋನಲ್ಲಿರ ತಕ್ಕವರು ಬಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ನಮಗೆ ಸ್ಯಾಲರಿ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಆದರೆ ವರ್ಕ್ ಮಾತ್ರ 25 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಇದೆ. ಅವರಿಗೆ ಕೆಲಸ ಕೊಡುವುದಕ್ಕೆ ನಿಮಗ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಚಾಸಿಗಳನ್ನು ಕೊಂಡುಕೊಂಡು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ನಿಮ್ಮ ಹತ್ತಿರ ದುಡ್ಡಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದಲ್ಲಿ ಇವತ್ತು ದುಡ್ಡಿಲ್ಲ. 1200-1300 ಚಾಸಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತೀರಿ ಅಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಮಾಡಬಹುದು. ಇವತ್ತು ನಮ್ಮ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳು ಏನಾಗಿವೆ ಅಂದರೆ ನಾಲ್ಕೈದು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿಯೇ ರೀಪ್ಲೇಸ್‌ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ನಮ್ಮ ವೆಹಿಕಲ್‌ಗಳ ಲೈಫ್ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಮೊಟ್ಟ ಮೊದಲನೆಯದಾಗಿ ರಿಪೇರಿ ಬಹಳ ಕಡಿಮೆಯಾಗಿದೆ. ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ರೀಜನಲ್ ವರ್ಕಶಾಪ್‌ನಲ್ಲಿ ಡಿವಿಜನಲ್ ವರ್ಕ್‌ಶಾಪ್‌ನಲ್ಲಿ ನಿಮಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಬಹಳಷ್ಟು ಜನ ಕಾರ್ಮಿಕರು ಕೆಲಸವಿಲ್ಲದೆ ಒದ್ದಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಸಂಬಳ ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಾನು ಇಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಏಕೆ ಉಪಯೋಗಿಸಿಕೊಳ್ಳಬಾರದು? ದಯವಿಟ್ಟು ಈ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. 25-30 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಒಂದೊಂದು ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ 2-3 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಕೊಡತಕ್ಕದ್ದನ್ನು ತಾವು ತಪ್ಪಿಸಬೇಕು. ಸ್ಪೇರ್ ಪಾರ್ಟ್ಸ್ ಏನಿದೆ ಅದರ ಬದಲಾವಣೆಯಲ್ಲಿ ಬಹಳ ದೊಡ್ಡ ತಪ್ಪು ಇದೆ. ಅದು ತಮಗೆ ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ತಾವು ಡೆಪ್ಯುಟಿ ಸ್ಪೀಕರ್ ಆಗಿದ್ದೀರಿ, ತಮಗೆ ವಿಧಾನಮಂಡಲದಿಂದ ವೆಹಿಕಲ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಅದರ ಅನುಭವ ನಿಮಗೆ ಗೊತ್ತಾಗುತ್ತದೆ. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟೊಂದು ಅಡ್ಜೆಸ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಆಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನತಕ್ಕದ್ದನ್ನು ಹೇಳುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯವರು ಅದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಮಾಡಿದರೆ ನಾನು ನಿಜವಾಗಿಯೂ ಒಪ್ಪುತ್ತೇನೆ. ಲಾರಿ ಮಾಲೀಕರು ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳು ಮೊಪೆಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡತಕ್ಕವರು ಸ್ಕೂಟರ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಾಡತಕ್ಕವರು ಇವರೆಲ್ಲ ಮಧ್ಯಮವರ್ಗದ ಜನ. ಅವರ ಮೇಲೆ ನೀವು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕದೆ ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ. ವಿರೋಧಪಕ್ಷದಲ್ಲಿದ್ದೇನೆ ಆದ್ದರಿಂದ ಎಲ್ಲವನ್ನೂ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ವಿರೋಧ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ನಿಜವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಈ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ ಸಮಾಧಾನವಾಗುವ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೀರಿ. ಆದರೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹಾಕದಿರತಕ್ಕ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಸ್ಟ್ರಕ್ಚರ್‌ನಲ್ಲಿ ಸಿಂಪ್ಲಿಫೈ ಮಾಡಿದರೆ 50-60 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ನೀವು ಸಂಗ್ರಹ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆಂದು ನಾನು ನಂಬಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಮಸೂದೆಯನ್ನು ನಾನು ಏನು ಮಾಡುವುದು? ನಾನು ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು ತಮಗೆ ಧನ್ಯವಾದಗಳನ್ನು ಅರ್ಪಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್ (ಚಾಮರಾಜ ನಗರ) :- ಮಾನ್ಯ ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಒಂದೇ ಒಂದು ವಿಷಯವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡಿ ನಾನು ನಿಲ್ಲಿಸುತ್ತೇನೆ. ಈಗ ಈ ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇವರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಕಚೇರಿಗಳು, ಡಿಪೋಗಳು ಜಿಲ್ಲೆಯ ಮತ್ತು ತಾಲ್ಲೂಕು ಮಟ್ಟದ ಎಲ್ಲಾ ಕಡೆಗೆ ಇವೆ. ನಾನು ಒಂದನ್ನು ತಮ್ಮ ಗಮನಕ್ಕೆ ತರುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಪರಿಸರ ಹಾಳಾಗತಕ್ಕಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆ,

ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಓಡಾಡತಕ್ಕಂಥ ಬಹುತೇಕ ಲಕ್ಷಾಂತರ ವಾಹನಗಳಿಂದ ಹೊಗೆ ಹೊರಬರತಕ್ಕಂಥಾದ್ದನ್ನು ತಡೆಹಿಡಿಯವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಪ್ರಯತ್ನ ನಡೆದಿದೆ? ಇವರ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಹಾಗೆ ಇವರು ವರ್ಷೊ ವರ್ಷ ಪರವಾನಗಿಗಳನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ ಈ ವಾಹನಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಏನು? ಎಷ್ಟರ ಮಟ್ಟಿಗೆ ಇವುಗಳು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಇವೆ, ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುವಾಗ ಇವುಗಳಿಂದ ಹೊರಬರತಕ್ಕ ಹೊಗೆಯಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಎಷ್ಟು ಅನಾನುಕೂಲವಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಏನಾದರೂ ಗಮನಹರಿಸಿದ್ದೀರಾ? ನನಗನ್ನಿಸುತ್ತದೆ, ಇಲ್ಲವೇ ಇಲ್ಲ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಇವರಿಗೆ ಯೋಚನೆ ಇಲ್ಲ. ಇವರದ್ದು ಏನಿದ್ದರೂ ತೆರಿಗೆ ವಸೂಲು ಮಾಡುವುದನ್ನು ಬಿಟ್ಟರೆ ನಮಗೆ ಇನ್ನೇನೂ ಬೇರೆ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಇಲ್ಲ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ರೀತಿ ಇದೆ. ತಾವು ಇರುವಾಗ, ಯಾವುದೇ ವಾಹನ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಿದರ ಆ ವಾಹನದಿಂದ ಜನರಿಗೆ ಮತ್ತು ಪರಿಸರಹಾಳಾಗದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಕಟ್ಟುನಿಟ್ಟಾಗಿ ತರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ಬಸವಲಿಂಗಪ್ಪನವರು ಇವತ್ತು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಇಲ್ಲ. ಅವರಿಗೆ ಪರಿಸರ ಇಲಾಖೆ ಬಂತು. ಅವರಿಗೆ ಈ ಇಲಾಖೆ ಬಂದಾಗ ಅನೇಕ ಬಸ್ಸು ಮಾಲೀಕರು ಮತ್ತು ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬಂಕ್‌ನವರಿಗೆ ನೋಟೀಸ್ ಕೊಟ್ಟು ಅವರನ್ನೆಲ್ಲಾ ಕರೆದು ನೀವು ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಅನ್ಯಾಯ, ಜನರಿಗೆ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ವಿಷದ ಹೊಗೆ ಕುಡಿಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ಹೇಳಿ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ರೀತಿ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಬದಲಾವಣೆ ತಂದರು. ಈಗ ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು, ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡತಕ್ಕದ್ದು ಬೇರೆ ಪ್ರಶ್ನೆ. ಆದರೆ ಎಷ್ಟು ಪರಿಶುದ್ಧವಾದ ವಾಹನಗಳನ್ನು ರಸ್ತೆಯ ಮೇಲೆ ಓಡಿಸಬೇಕು? ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನಹರಿಸಿದ್ದೀರಾ? ಇದನ್ನು ನಾನು ನೇರವಾಗಿ ಕೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ತಾವು ನೋಡಬೇಕು. ಅನೇಕ ದೊಡ್ಡದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸ್ಟಾಪ್‌ನಲ್ಲಿ ವಾಹನಗಳು ನಿಲ್ಲುತ್ತವೆ. ಎಲ್ಲಾ ರೀತಿಯ ವಾಹನಗಳು ಒಂದು ವೃತ್ತದಲ್ಲಿ ಎರಡು-ಮೂರು ನಿಮಿಷ ಕಾಲ ನಿಂತುಕೊಂಡರೆ ಅಲ್ಲಿ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಹೊಗೆ ಆವರಿಸುತ್ತದೆ. ಯಾರಾದರೂ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನ ಹರಿಸಿದ್ದೀರಾ? ಇದನ್ನು ಹೇಳಬೇಕಾದವರು ನೀವು, ಸರ್ಕಾರದವರು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವ ಚಿಂತನೆಯೂ ನಡೆದಿಲ್ಲವೆನ್ನುವುದು ನನ್ನ ತೀವ್ರವಾದ ಒಂದು ಆತಂಕ. ಅತ್ಯಂತ ನೋವಿನಿಂದ ನಾನು ಈ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ತಮ್ಮ ಮೇಲೆ ನಮಗೆ ವಿಶ್ವಾಸ ಇದೆ. ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಈ ಪರಿಸರವನ್ನು ಕಾಪಾಡುವುದಕ್ಕೋಸ್ಕರ, ಹೊಗೆ ಕಾರತಕ್ಕಂಥ ವಾಹನಗಳನ್ನು ತಡೆಹಿಡಿದು, ಪರವಾನಗಿ ಕೊಡದೇ ಇರುವುದಕ್ಕೆ ಈಗ ಇರತಕ್ಕಂಥ ಕಾಯಿದೆಗಳಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದಷ್ಟು ಅಧಿಕಾರ ಇದೆ. ಆದರೆ ಏಕೆ ಅದನ್ನು ಭದ್ರವಾಗಿ ಜಾರಿ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಮಾನವಕುಲದ ಮೇಲೆ, ಪ್ರಾಣಿಗಳ ಮೇಲೆ, ಎಲ್ಲರ ಮೇಲೂ ಇದರ ಪರಿಣಾಮ ಬೀರುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದ್ದರಿಂದ ನಾನು ನೇರವಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಗೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ, ಈ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಯಾವುದೇ ಒಂದು ವಾಹನಕ್ಕೆ ಒಂದು ಪರವಾನಗಿಯನ್ನು ಕೊಡುವಾಗ, ಅದು ಹೊಗೆ ಉಗುಳುವ ಪ್ರಮಾಣ ನೋಡಬೇಕು. ಇದು ಒಂದು ರೀತಿಯ ಕೆಟ್ಟ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ನಿರ್ಮಾಣವಾಗಿ ಹೋಗಿದೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ನೀವು ಎಷ್ಟು ತೆರಿಗೆ ವಸೂಲು ಮಾಡಬಹುದು, ತೆರಿಗೆಯನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಬಹುದು. ಬೆಂಗಳೂರುನಗರ ಒಂದರಲ್ಲೇ ಒಂದುದಿನಕ್ಕೆ ಆರುಲಕ್ಷ ವಾಹನಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಈ ರೀತಿಯಾದರೆ, ಜಿಲ್ಲೆಗಳಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು, ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು? ಇದರಿಂದ ಜನರ ಮೇಲೆ ಆಗತಕ್ಕಂಥ ಪರಿಣಾಮ ಎಷ್ಟು? ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಗಮನಹರಿಸಿದ್ದೀರಾ? ಇದು ಅತಿಮುಖ್ಯವಾಗಿ ಮಾಡಬೇಕಾದಂಥ ಕೆಲಸ ನಿಜವಾಗಿಯೂ ವಿಷದ ಹೊಗೆ ಜನರನ್ನು ಕೊಲ್ಲುತ್ತಿದೆ. ಜನರನ್ನು ಬಹಳ ತೊಂದರೆಗೆ ಸಿಕ್ಕಿಸಿದ್ದೀರಿ ಎಂದು ನಾನು ನೇರವಾಗಿ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಶ್ರೀ ಸಿಂಧ್ಯಾರವರು ಹೇಳಿದ್ದುದು ಬಹಳ ಸಂತೋಷದ ವಿಷಯ. ಒಂದು ಲಾರಿಯಲ್ಲಿ ಅಥವಾ ಒಂದು ವಾಹನದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ತೂಕದ ವಸ್ತುವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬಹುದು? ಆರುಟನ್‌ವರೆಗೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡುಹೋಗಬೇಕು ಎಂದಿದೆ. ಈ ಬಗ್ಗೆ ಹಿಂದೆ ಇದ್ದಂಥ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಕಾರ್ಯದರ್ಶಿಯವರಾದ ಶ್ರೀ ಕೃಷ್ಣಮೂರ್ತಿಯವರು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಒಂದು ವರದಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ನನಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಗೊತ್ತಿಲ್ಲ. ಸುಮಾರು ಎಂಟು ಸಾವಿರದಷ್ಟು ಈ ಸೇತುವೆಗಳ ಮೇಲೆ ಗ್ರಾನೈಟ್ ಕಲ್ಲುಗಳನ್ನು ಹೊಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವಾಗ,ಸುಮಾರು ಆರು ಟನ್ ಕಲ್ಲನ್ನು ಅಥವಾ

ಯಾವುದೇ ವಸ್ತುವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗಬೇಕು ಎಂದಿದ್ದರೆ, ಅದು ಕೆಲವೊಮ್ಮೆ 12-20 ಟನ್‌ವರೆಗೂ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಈ ರಸ್ತೆಗಳು ಕೆಟ್ಟುಹೋದರೆ ಅವುಗಳ ರಿಪೇರಿಗೆ ಹಣ ಕೊಡುವವರು ಯಾರು? ಅವರು ಒಂದು ಕ್ಯೂಬಿಕ್ ಮೀಟರ್ ಕಲ್ಲಿಗೆ ಸುಮಾರು ಆರುನೂರು ರೂಪಾಯಿ ರಾಯಲ್ಟಿಯನ್ನು ಕೊಟ್ಟುಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ಆದರೆ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ರಸ್ತೆಗಳು ಶಿಥಿಲವಾಗಿ, ಈ ರಸ್ತೆಗಳ ದುರಸ್ತಿಗೆ ನಾವು ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ತಡೆಹಿಡಿಯಬೇಕಾದವರು ಯಾರು? ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರು. ಜೊತೆಗೆ ಪೋಲೀಸಿನವರ ಸಹಕಾರಬೇಕು. ಇವತ್ತು ಇವರ ಸಹಕಾರ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ, ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಅವರ ಜೊತೆಯಲ್ಲಿ ಹೊಂದಿಕೊಂಡುಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದರೆ ಹೋಗಲಿ, ಏನು ಬೇಕಾದರೂ ಹೋಗಲಿ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಗೆ ಇವರು ಬಂದಿದ್ದಾರೆ.

ಆದ್ದರಿಂದ, ಇದನ್ನು ತಡೆಯುವ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾದ ಕ್ರಮವನ್ನು ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ನನಗನಿಸುತ್ತದೆ, ಕೆಲವು ಕಡೆ, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರಾಗಿ ಅಥವಾ ಅವರ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಒಂದು ಭಾಗ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ನಾನು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ ಮಾಲೀಕರನ್ನು ತೆಗಳುವುದಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಎಷ್ಟೋ ಸಾರಿ, ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳಿಗಿಂತಲೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ, ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸತಕ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ನೋಡಿದ್ದೇವೆ. ಅವರಿಗೆ ಬಿಟ್ಟಿರತಕ್ಕ ರಸ್ತೆಗಳು ಯಾವುವು ಎಂದರೆ, ಕಾಡು ರಸ್ತೆ, ಕೆಲಸಕ್ಕೆ ಬಾರದ ರಸ್ತೆಗಳು. ಪ್ರತಿ ಒಳ್ಳೆಯ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ನೀವು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ. ಇಷ್ಟಾದರೂ ಸಹ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯು ನಷ್ಟದಲ್ಲಿರುತ್ತದೆ. ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನವರು ಹಣವನ್ನು ಸಂಪಾದನೆ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಇವರಲ್ಲಿ, ಕೆಲವರು ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಅನುಕೂಲಗಳನ್ನು ಹಾಗೂ ಉತ್ತಮವಾದ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಾರೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಚಿಂತನೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಅತ್ಯಂತ ಕಾಳಜಿ ವಹಿಸಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿ, ತಂದಿರತಕ್ಕ ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಸೂದೆಗೆ, ನಾನು ಸ್ವಾಗತ ಮಾಡಬೇಕೋ, ಬಿಡಬೇಕೋ ಎಂಬ ಗೊಂದಲದಲ್ಲಿ ಸಿಕ್ಕಿ, ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಪಿ. ವೆಂಕಟೇಶ್ (ಹೆಗ್ಗಡದೇವನ ಕೋಟೆ) :- ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸಿನ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ, ಸರಿಯಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಾಕಿಕೊಂಡಿಲ್ಲ. ಬರೀ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಸಂಚಾರ ಮಾಡುವಂಥ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮವನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಬೇಕೆಂದು, ಶಾಸಕರು ಎಷ್ಟು ಮನವಿ ಮಾಡಿದರೂ, ಇಲಾಖೆಯವರು ಬಸ್ಸನ್ನು ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ. ಈ ರೀತಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸದೇ ಇದ್ದರೆ, ಗ್ರಾಮಾಂತರಗಳಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಚಳುವಳಿ ಮಾಡಿದಾಗ, ಆ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಹಾಕತಕ್ಕ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿನವರಿಗೆ, ತಾಲ್ಲೂಕುಗಳಲ್ಲಿ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ. ಇವರು ಯಾವ ರೂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಕಾಲುಗಂಟೆ ಹಿಂದೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿನವರು ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟ ಇಲಾಖೆಯವರಿಗೆ ಹಣ ಕೊಟ್ಟರೆ, ಆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ. ತಿಂಗಳಿಗೆ ಇಷ್ಟು ಹಣ ಎಂದು ಕೊಡದೇ ಹೋದರೆ, ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿಬಸ್ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಅದರ ಹಿಂದೆ, 15 ನಿಮಿಷ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿ ರೈತರಿಗೆ ಇದರಿಂದ ಒಂದು ಅಭಿಪ್ರಾಯ ಬಂದಿದೆ. ನನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿನವರ ಮನವೊಲಿಸಿ, ಸುಮಾರು 7-8 ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ ಕೇಳಿ, ಸಾಕಾಗಿ, ಈ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿಸಿಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಹಿಂದೆ ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಅವರಿಗೆ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ರೈತರು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಸರ್ಕಾರಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹತ್ತುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಮುಂಚಿತವಾಗಿಯೇ ಈ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಹೋಗೋಣವೆಂದು ತೀರ್ಮಾನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತೆ ಈ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳ ಡ್ರೈವರ್‌ಗಳು ಬಸ್ ಓಡಿಸತಕ್ಕ ವಿಚಾರ ನೋಡಿದರೆ, ನಾವು ಮಾತನಾಡುವ ಹಾಗೆಯೇ ಇಲ್ಲ. ಅವರದೇ ಯೂನಿಯನ್ ಇದೆ, ಇವರ ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಸಂಚಾರವಾಗುತ್ತಿವೆ,

ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಅಪಘಾತಗಳಾಗುತ್ತಿವೆ. ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ,ತಮಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಇಲ್ಲಿ ಮಾಜಿ ಶಾಸಕರಾದ ಉಮರಬ್ಬನವರು ಓಡಾಡತಕ್ಕ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ಮರಣ ಹೊಂದಿರುವುದು, ರಸ್ತೆ ಬಂಡ್ ಅನ್ನು ಬಸ್ಸಿನವನು ಸರಿಯಾಗಿ ನೋಡದೇ, ಅವರು ಅಪಘಾತಕ್ಕೆ ಈಡಾಗಿದ್ದಾರೆ. ನಾವು ಎಷ್ಟೋಸಾರಿ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ರಾತ್ರಿ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುವಾಗ,ರೋಡ್ ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಅಲ್ಲಿ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕುಡಿದು, ಊಟ ಮಾಡಿ, ಮುಂದೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ರಾತ್ರಿ 10ಗಂಟೆ ಮೇಲೆ ಓಡಾಡುವಂಥ ಬಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ಇನ್‌ಷೂರೆನ್ಸ್ ಮಾಡಿ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ್ಗೆ 15 ದಿವಸದ ಕೆಳಗೆ, ಒಂದು ಸಾರಿ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ, ರಾತ್ರಿ ಹತ್ತೂವರೆ ಗಂಟೆಯಲ್ಲಿ ಹೋದಾಗ, ರಸ್ತೆ ಬಳಿ ಇರತಕ್ಕ ಹೋಟೆಲಿನಲ್ಲಿ ಕುಡಿದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದನು. ಅವನು ನೇರವಾಗಿ ಇನ್ನೊಂದು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಹೊಡೆಯುತ್ತಿದ್ದ. ನಾನು ಗಲಾಟೆ ಮಾಡಿ ನಿಲ್ಲಿಸಿದ ಮೇಲೆ, ಪಕ್ಕದ ಹೋಟೆಲಿನಲ್ಲಿ 4-5 ಗ್ಲಾಸ್ ಮಜ್ಜಿಗೆಯನ್ನು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕುಡಿಸಿ, ಮಧ್ಯರಾತ್ರಿ 3 ಗಂಟೆಗೆ ಹೋಗಿ ತಲುಪುವಂಥ ಪರಿಸ್ಥಿತಿಯಾಯಿತು. ಮತ್ತೆ ನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಓಡಾಡತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಬಹಳ ವೇಗವಾಗಿ ಓಡುತ್ತಿವೆ. ಅವುಗಳಿಗೆ ಕಂಟ್ರೋಲ್ ಇಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಮಾಜಿ ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ಸಿಂಧ್ಯರವರಿಗೆ ಅನುಭವ ಇದೆ. ಡ್ರೈವರುಗಳು ಸರಿಯಾಗಿ ಚಾಲನೆ ಮಾಡುತ್ತಾ ಇಲ್ಲವೆಂದು. ಅವರು ...... (ಅಧ್ಯಕ್ಷರ ಅಪ್ಪಣೆ ಮೇರೆಗೆ ಕಡತದಿಂದ ತೆಗೆದು ಹಾಕಲಾಗಿದೆ)

ಶ್ರೀ ಪಿ.ಜಿ.ಆರ್. ಸಿಂಧ್ಯ :- ನಾನು ಯಾರಿಗೂ ....

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಪಿ. ವೆಂಕಟೇಶ್ :- ನಾವು ಇವರಿಗೆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಕೇಳತಕ್ಕ ಪ್ರಶ್ನೆಯೇ ಇಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಕ್ಷೇತ್ರದಲ್ಲಿ ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಆಗುತ್ತದೆ, ಬಸ್ಸನ್ನು ಹಾಕಿ ಎಂದು ಇಲಾಖೆಯವರನ್ನು ಅನೇಕ ಬಾರಿಕೇಳಿದ್ದೇನೆ. ಅದಕ್ಕೆ, ಅವರು ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಷೀಟ್ ತೋರಿಸುತ್ತಾರೆ; ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಆಗಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಆರ್.ವಿ. ದೇಶಪಾಂಡೆ :- ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯರವರು....... ಎಂದು ಹೇಳಿದರು. ಅವರು ....ಹೇಳಿದ್ದಾರೆ, ಇದು ರೆಕಾರ್ಡ್‌ನಲ್ಲಿ ಹೋಗಬಾರದು. ಆದರೆ, ಈಗಾಗಲೇ ರೆಕಾರ್ಡ್‌ಗೆ ಹೋಗಿದೆ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು :- ಸಿಂಧ್ಯರವರು.... ಎಂದು ಹೇಳಿದ್ದುದು ರೆಕಾರ್ಡ್‌ಗೆ ಹೋಗಬಾರದು.

ಶ್ರೀ ಎಂ.ಪಿ. ವೆಂಕಟೇಶ್ :- ನಮ್ಮ ಕಡೆ ಟಾಪ್ ಮೇಲೆ ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಾರೆ. ನೀವು ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಆ ರೂಟ್‌ಗೆ ಹಾಕಿ ಅಂದಾಗ ಶೀಟ್ ತೋರಿಸುತ್ತಾರೆ. ನೋಡಿ ಕಲೆಕ್ಷನ್ ಆಗಿಲ್ಲ ಅಂತ. ಅವರು ಚೆಕ್ಕಿಂಗ್ ಮಾಡುವಂತಹ ತನಿಕಾಧಿಕಾರಿಗಳನ್ನು ಹಾಕಿ ಅಂತ ಹೇಳಿದಾಗ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಸಿಬ್ಬಂದಿ ಇಲ್ಲ ಜೀಪ್ ಇಲ್ಲ ನಾವು ಏನು ಮಾಡುವುದು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಸರಿ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ರೈತರಿಗಾದರೂ ನೀವು ಚೆಕ್ಕಿಂಗ್ ಮಾಡಲು ಅಧಿಕಾರ ಕೊಡಿ ಎಂದು ಕೇಳಿದರೆ ಅದನ್ನೂ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಪ್ರದೇಶದ ಬಸ್ಸು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಸರಿ ಇಲ್ಲ. ಇಷ್ಟು ಹೇಳಿ ನಾನು ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಬಿ.ಹೆಚ್. ಬನ್ನಿಕೋಡ್ (ಹಿರೇಕೆರೂರು) :- ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ತಂದಿದ್ದಾರೆ. ಅವರು ಏನು ಹೇಳಿದರು ಅಂದರೆ, ಇದರಿಂದ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭಾರ ಇಲ್ಲ, ಬಜೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಸ್ವಲ್ಪ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಈ ತಿದ್ದುಪಡಿ ತಂದಿದ್ದೇವೆಂದು ಸರಳವಾಗಿ ಹೇಳಿದರು. ಆದರೆ ಈ ಕೆ.ಎಸ್‌ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಇಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚು ಕೊಡಬಹುದು ಆದರೆ ಅಲ್ಲಿ ಸಿಗತಕ್ಕಂಥ ಸೇವೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಸಾರ್ವಜನಿಕರು ನೋಡಿದರೆ ಇವರಿಗೆ ಯಾವ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡಿದರೂ ಏನೂಪ್ರಯೋಜನ ಇಲ್ಲ; ಅಲ್ಲಿ ಏನೂ ಸುಧಾರಣೆ ಆಗಲಿಕ್ಕೂ ಸಾಧ್ಯ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಬಹುದು. ಸಚಿವರೇನೋ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ; ಅವರಿಗೆ ಕಳಕಳಿ ಇದೆ. ಆದರೆ ಆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದು ಬದಲಾವಣೆ ಆದೀತು ಎನ್ನುವ ವಿಶ್ವಾಸ ಜನರಲ್ಲಿ ಉಳಿದಿಲ್ಲ. ಈವತ್ತು ಸರ್ಕಾರ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ಇಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ? ನಿಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳು ಇವತ್ತು ಹಾಳಾಗಿ

ಹೋಗಿವೆ.ಆದ್ದರಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಇವತ್ತು ಬಾಳಿಕೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲ. ಮೈಂಟನೆನ್ಸ್‌ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಹಣ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತದೆ. ನಿಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕು ನಿಮ್ಮ ಸರ್ಕಾರ ಆ ಕಡೆ ಲಕ್ಷ್ಯ ಕೊಡಬೇಕು ಮತ್ತೆ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದವರು ದಿನವಹಿ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಖರೀದಿ ಮಾಡುವ ಜನರಿಂದ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ವಸೂಲಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ರಸ್ತೆಗಾಗಿ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೊಡಬೇಕಾದಂತಹ ಹಣ, ಸುಮಾರು 4 ವರ್ಷಗಳಿಂದ 70 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಇವತ್ತಿಗೂ ಬಂದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಪಡೆಯಲಿಕ್ಕೆ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರ ಏನೂ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಆ 70 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಬಂದರೆ ನಮ್ಮ ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡಬಹುದು. ವಾಹನಗಳ ಮೇಂಟನೆನ್ಸ್ ವೆಚ್ಚ ಕಡಿಮೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ನೀವು ಈ ರೀತಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುವಂತಹ ಪ್ರಸಂಗ ಬರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರ ತನ್ನ ಪಾಲಿನ ಕರ್ತವ್ಯವನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸುವಲ್ಲಿ ವಿಫಲವಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಜನರ ಮೇಲೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಭಾರ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚು ಮಾಡುತ್ತಾ ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಆನಂತರ ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಇವತ್ತು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕಾಏಕಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಡುತ್ತೀರಿ. ನಮ್ಮ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಒಂದೋ ಎರಡು ಬಸ್ಸು ಇರುತ್ತವೆ. ಯಾರೋ ಸ್ಕೂಲ್‌ಗೋ, ಮದುವೆಗೋ,ದವಾಖಾನೆಗೋ ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸು ಬಾರದೇ ಹೋದರೆ ನಡುದಾರಿಯಲ್ಲಿ ದವಾಖಾನೆಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾದಂತಹ ಜನ ಅಲ್ಲಿಯೇ ಪ್ರಾಣ ಬಿಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಯಾರೂ ಹೇಳುವವರು ಇಲ್ಲ; ಕೇಳುವವರು ಇಲ್ಲ; ಏಕಾಏಕಿ ಆ ಬಸ್ಸನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಿಬಿಡುವುದು. ಇಂತಹ ಒಂದು ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ಜನರು ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ ಹತ್ತಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನೀವು ಈಗ ಏನು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೆಚ್ಚುಮಾಡಿದ ಕೂಡಲೇ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ, ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಲ್ಲಿ ಜನ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸುಗಳು ಖಾಲಿ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ಇವತ್ತು ನೀವು ಎಷ್ಟು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿದರೂ ಏನು ಮಾಡಿದರೂ ಸಹ ಸುಧಾರಣೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ, ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸಿನಿಂದ ಬರತಕ್ಕಂಥ ಹಣ ನಮ್ಮ ಬೊಕ್ಕಸದಿಂದ ಖರ್ಚಾಗತಕ್ಕಂಥ ಹಣ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ಮಾಡಿದರೆ ಸಂಪೂರ್ಣ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತಿದೆ. ಬೇಕಾದರೆ ನೀವು ನಿಮ್ಮಲೆಕ್ಕದಲ್ಲಿ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳಿ ಜನ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳಲ್ಲಿ ನಿಂತುಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ನಿಮ್ಮ ಬಸ್ಸು ಹತ್ತುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಅವರು ಕಡಿಮೆ ರೇಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ನಿಮಗಿಂತ ಕಡಿಮೆ ರೇಟನ್ನು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್ಸುಗಳವರು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ ಆದರೂ ಸಹ ಲಾಭದಾಯಕವಾಗಿ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ನಿಮ್ಮಲ್ಲಿ ನಿಯಂತ್ರಣ ಇಲ್ಲ; ಅಲ್ಲಿ ಕೆಲಸಮಾಡತಕ್ಕಂಥ ಕಂಡೆಕ್ಟರ್ಸ್ ಮತ್ತು ಡ್ರೈವರ್ಸ್‌ಗಳಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯವರು ಇದ್ದಾರೆ, ಆದರೆ ಅನೇಕ ಜನ ಯೂನಿಯನ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅವರು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಹಿತದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ತಮಗೆ ಆಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಅನ್ಯಾಯದ ವಿರುದ್ಧ ಯೂನಿಯನ್ ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಅದರ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ತಮ್ಮ ಸ್ವೇಚ್ಛಾಚಾರಕ್ಕೆ ಇವತ್ತು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ನಿಯಂತ್ರಣ ಮಾಡತಕ್ಕಂಥಾದ್ದು ಇಲ್ಲ. ನಿಮ್ಮ ಅಧಿಕಾರಿ ಕೇಳಿದರೆ ಏನು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ ಅಂದ್ರೆ, ಏನು ಮಾಡುವುದು ಯೂನಿಯನ್‌ನವರು ಕೇಳುವುದಿಲ್ಲ. ಹೇಳದೆ ಕೇಳದೆ 30-40 ಮಂದಿ ಹೋಗಿಬಿಡುತ್ತಾರೆ. ರಜೆ ಮುಂಚೆ ಹಾಕುವುದಿಲ್ಲ; ಗಾಡಿಗಳು ನಿಲ್ಲುತ್ತವೆ. ಇದರಿಂದ ನಿಯತಕಾಲಿಕವಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸಲು ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ರಿಪೇರಿ ಮಾಡುವುದನ್ನು ಸರ್ಕಾರ ನಿರ್ಲಕ್ಷ್ಯ ಮಾಡಿದೆ ಮತ್ತು ಹಳ್ಳಿಗಳಲ್ಲಿ ಸಬ್ ಸ್ಟೇಜ್ ಮಾಡಿ. ಅದು ಮುಂಬೈ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿತ್ತು. 2-3 ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗೆ ಒಂದು ಹಳ್ಳಿ ಇರುತ್ತದೆ. ನೀವು $6^1/_2$ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗೆ ಒಂದುಸ್ಟೇಜ್ ಅಂತೀರಿ. ಅವನು 2 ಕಿ.ಮೀ. ಗೆ ಹೋದರೂ ಒಂದು ಸ್ಟೇಜಿನ ರೊಕ್ಕಕೊಡಬೇಕು. ಆದ್ದರಿಂದ ಸಬ್ ಸ್ಟೇಜ್ ಮಾಡಿ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಡಿ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಜನರು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಹಣ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿರುವುದರಿಂದ ಅವರು ಬಸ್ ಹತ್ತದೆ ನಡೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬರುತ್ತದೆ. ಆ ಕಡೆ ಸರ್ಕಾರ ಲಕ್ಷ್ಯ ಕೊಡಲಿಲ್ಲ. ದಯವಿಟ್ಟು ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲನೆಯನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೀರಾ? ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಬ್‌ಸ್ಟೇಜ್ ಆದರೆ ಜನರಿಗೆ ಬಹಳ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ನಿಮ್ಮ ಸಾರಿಗೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕರಿಗೆ ಉಪಯೋಗವಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇನ್ನು ನಿಮ್ಮ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗಳು ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಖರ್ಚು ಮಾಡಿ

ಕಟ್ಟಿಸಿದಂಥ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗಳನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರಾ? ಕಾಂಪೌಂಡ್‌ಗಳು ಬಿದ್ದು ಹೋಗಿವೆ; ಬೋರ್ಡ್‌ಗಳು ಬಿದ್ದುಹೋಗಿವೆ. ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದು ಬರೀ ಲೆಕ್ಕ ತೋರಿಸಿ ಇವತ್ತು ಹಾಳು ಮಾಡಿದ್ದೀರೋ? ಅಥವಾ ನಿರ್ವಹಣೆ ಮಾಡದೆ ಇವತ್ತು ಹಾಳಾಗಿ ಕತ್ತೆ ನಿಲ್ಲುವಂತಾಗಿದೆ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಉದಾಹರಣೆಗೆ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ಹಿರೇಕೆರೂರು ತಾಲ್ಲೂಕಿನ ಹಂಸಭಾವಿ ಮತ್ತು ಚಿಕ್ಕೆರೂರು ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗಳು ಹಾಳಾಗಿವೆ; ಅವುಗಳನ್ನು ಸರಿ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿಗೆ ವಿನಂತಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡರೂ ಸರಿ ಮಾಡಿಲ್ಲ. ಇದು ಯಾರ ಆಸ್ತಿ ಇದು ಇಲಾಖೆ ಆಸ್ತಿ. ಅಲ್ಲಿ ಗೋಡೆ ಬಿದ್ದುಹೋದರೆ, ಕಟ್ಟಡ ಬಿದ್ದುಹೋದರೆ, ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಇಲಾಖೆಗೆ ಹಾಳಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಪೂರ್ಣ ನಿಯಂತ್ರಣವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಲಿಕ್ಕೆ ನಿಮ್ಮ ಕೈಯಲ್ಲಿ ಆಗಲಿಲ್ಲ. ಈ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಆಸೆ ಕೇವಲ ಆಸೆಯಾಗಿ ಉಳಿಯಬಾರದು. ನೀವು ಏನು ಹೇಳಿರುತ್ತೀರೋ ಅದು ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬಂತೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂದು ನೀವು ನೋಡದೇ ಇದ್ದರೆ ಇದ್ದಂಥ ಎಲ್ಲಾ ಬಸ್ ಸ್ಟಾಂಡ್‌ಗಳು ಹಾಳಾಗಿ ಹೋಗುತ್ತವೆ. ನನ್ನ ಕ್ಷೇತ್ರದ ರೆಡ್ಡಿಹಳ್ಳಿಗೆ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಮಾಡಲು 10 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ಆಗಿ 4 ವರ್ಷ ಆಯಿತು. ಇವತ್ತಿಗೂ ಅದು ಪ್ರಾರಂಭವಾಗಲಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಕೇಳಿದರೆ, ಅಲ್ಲಿ ಕೆರೆ ಇದೆ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಜಾಗ ಮೊದಲು ಕೆರೆ ಆಗಿತ್ತು. ಇವತ್ತಿಗೂ 25 ಫೂಟ್ ಕೆರೆ ಏರಿ ಎತ್ತರ ಇದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು ನಗರದಲ್ಲಿ ಮಾಡುತ್ತೀರಿ. ಬೇರೆಕಡೆ ಸ್ವಲ್ಪ ಸರಿ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಮಾಡಿ ಎಂದರೆ ಅವರಿಗೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಮನಸ್ಸು ಇಲ್ಲ. ಸುಮ್ಮನೆ ಕುಂಟು ನೆಪ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಏನು ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೀರಿ? ಜನರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಒದಗಿಸದೆ ಕರಭಾರ ಹಾಕಿದರೆ ಏನೂ ಪ್ರಯೋಜನವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಏನು ಯೋಚನೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೋ ಆ ಯೋಜನೆ ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬಂದಾಗ ಮಾತ್ರ ಸುಧಾರಣೆ ಕಾಣಲಿಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಯೋಜನೆಗಳು ಯೋಜನೆಯಾಗಿ ಉಳಿಯಬಾರದು. ಯೋಜನೆಗಳು ಕಾರ್ಯಗತವಾದರೆ ಮಾತ್ರ ಅನುಕೂಲವಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ಮಾಡುತ್ತೀರೋ ಎಂದು ನೋಡುತ್ತೇವೆ. ದಯವಿಟ್ಟು ಸಬ್ ಸ್ಟೇಜ್‌ನ್ನು ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ತರಲಿಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿ. ಇದ್ದಂಥ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗಳನ್ನು ದುರಸ್ತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿ. ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರದಿಂದ ಪೆಟ್ರೋಲ್ ಬೆಲೆಯ ಮೇಲಿನ ಎಕ್ಸೈಸ್ ಡ್ಯೂಟಿ 70 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಏನು ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅದನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿ. ಇವತ್ತು ಬಿಲ್ ತರುವ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇರಲಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳಿ ನೀವು ತಂದಂಥ ತಿದ್ದುಪಡಿಯನ್ನು ವಿರೋಧ ಮಾಡಿ ನನ್ನ ಮಾತನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್.ಹೆಚ್. ಕೌಜಲಗಿ (ಬೈಲಹೊಂಗಲ) :- ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ತಂದಂಥ ಈ ಬಿಲ್‌ನ್ನು ನಾವು ವಿರೋಧಿಸುತ್ತಾ ಒಂದು ಸಲಹೆ ಮಾತ್ರ ಕೊಡಬಯಸುತ್ತೇನೆ. ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೆ, ಶ್ರೀಮಾನ್ ಖಿಂಡ್ರೆಯವರು ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರಾದ ನಂತರ ಪೇಪರ್ ಸ್ಟೇಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದನ್ನು ನೋಡಿದಾಗ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಉತ್ತಮಗೊಳ್ಳುವುದು, ಇದರಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಚೈತನ್ಯ ಬರಬಹುದೆಂದು ಜನರು ಅಂದು ಕೊಂಡಿದ್ದರು. ಆಮೇಲೆ ಮಾನ್ಯ ಮುಖ್ಯಮಂತ್ರಿಗಳು, ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಯಲ್ಲಿ ಹೊಸ ಎಂಡಿ ಬಂದಿದ್ದಾರೆ ಇನ್ನು ಮುಂದೆ ಎಲ್ಲಾ ಸರಿಹೋಗುತ್ತದೆಂದು ಇದೇ ವಿಧಾನ ಸಭೆಯಲ್ಲಿ ಹೇಳಿದ್ದರು. ಹೊಸದಾಗಿ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ಬಂದ ನಂತರ ಮತ್ತು ಹೊಸ ಎಂ.ಡಿ. ಬಂದ ನಂತರ ಏನು ಸೋರಿಹೋಗುತ್ತಿತ್ತೋ ಅದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು, ಅದನ್ನು ಬಿಟ್ಟು ನಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಪ್ರಾಫಿಟ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ತೋರಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ದರ ಏರಿಸಿಬಿಟ್ಟರು. ಹಿಂದೆ ಎಂದೆಂದೂ ಏರಿಸದಷ್ಟು ದರವನ್ನು ಇವರು ಏರಿಸಿಬಿಟ್ಟರು. ದರ ಏರಿಸಿ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಗಾಡಿಯವರಿಗೆ ಅನುಕೂಲ ಮಾಡಿಕೊಟ್ಟರೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ನಾನು ಒಂದು ಉದಾಹರಣೆ ಹೇಳಬಹುದು, ಹುಬ್ಬಳ್ಳಿಯಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಸೂಪರ್ ಲಕ್ಸುರಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಬರುತ್ತವೆ, ಅದರಲ್ಲಿ 120 ರೂಪಾಯಿ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಯವರು ಚಾರ್ಜ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರೆ ಖಾಸಗಿಯವರು 100 ರೂಪಾಯಿ ಮಾತ್ರ ಚಾರ್ಜ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇವರು 100 ರೂಪಾಯಿ ಚಾರ್ಜ್

ಮಾಡಿರುವಾಗ ನೀವು 120 ರೂಪಾಯಿ ಮಾಡಿದರೆ ಯಾರು ನಿಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗೆ ಹತ್ತುತ್ತಾರೆ ಎಂಬುದನ್ನು ತಾವು ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕು. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ, ಖಾಸಗಿಯವರು ಒಂದು ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಮೇಲೆ 3 ಬಸ್ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇವತ್ತು ನಿಮ್ಮ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿ ಸ್ಕ್ವಾಡ್ ಇದೆ. ದಿನ ಎಷ್ಟು ಬಸ್‌ಗಳು ಬೆಳಗಾಂನಿಂದ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬರುತ್ತವೆ? ಒಂದು ದಿನಕ್ಕೆ ಸುಮಾರು 100 ಲಕ್ಷುರಿ ಬಸ್‌ಗಳು ಬರುತ್ತವೆ. ಎಷ್ಟು ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ಎಂಬುದನ್ನು ತಾವು ನೋಡಬಹುದು. ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ಗಳಿಗಿಂಥ 10-ಪರ್‌ಸೆಂಟ್ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇದ್ದರೆ ಪರವಾಗಿಲ್ಲ. ಆದ ಕಾರಣ ದಯಮಾಡಿ ತಮ್ಮ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಬದುಕಬೇಕೆಂಬ ಆಸೆ ಇದ್ದರೆ, ಒಳ್ಳೆಯ ಅಡ್ಮಿನಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ತಮಗೆ ಮನಸ್ಸು ಇದ್ದರೆ, ತಾವು ಏನು ರೇಟ್ ಏರಿಸಿದ್ದೀರಿ ಅದನ್ನು ರೀ- ಕನ್ಸಿಡರ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ತಮಗೆ ಒಳ್ಳೆ ಹೆಸರು ಇದೆ, ದಕ್ಷರು ಪ್ರಾಮಾಣಿಕರು. ಅದರೆ ಇವತ್ತು ನಿಮ್ಮ ಹೆಸರು ಬಹಳ ಕೆಡಲಿಕ್ಕೆ ಹತ್ತಿದೆ. ನೀವು ಹಾನೆಸ್ಟ್ ಆಗಿದ್ದರೆ ಏನೂ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕಂಟ್ರೋಲಿಂಗ್ ಕೆಪಾಸಿಟಿ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ನಲ್ಲಿ ಏನು ಬೇಕಾದರೂ ನಡೆಯುತ್ತದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ದಯಮಾಡಿ ಎರಡು ಸಾರಿ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕು. ತಾವು ಸಾಯಂಕಾಲ 7 ಗಂಟೆಯಿಂದ 8 ರ ಒಳಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್‌ಗೆ ಹೋಗಿ ಬನ್ನಿ. ಅಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಲಕ್ಷುರಿಬಸ್‌ಗಳು ಹೋಗುತ್ತವೆಂದು ನೋಡಿ. ನಿಮ್ಮ ರೇಟ್ ಏರಿಸಿದ್ದರಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್‌ಗಳೆಲ್ಲಾ ಖಾಲಿ ಹೋಗುತ್ತಿವೆ. ಅವರು 20 ರೂಪಾಯಿ ಕಡಿಮೆಯಲ್ಲಿ ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದರಿಂದ ನಿಮ್ಮ ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಏತಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಕೆಂದು ಜನ ಕೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆಮೇಲೆ 3 ನೂರು ರೂಪಾಯಿಗಳ ಮೇಲೆ 7 ಪರ್‌ಸೆಂಟ್ ಕಟ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. 7 ಪರ್‌ಸೆಂಟ್ ಕಟ್ ಆಗಿಲ್ಲವೆಂದು ನಾವು ಹೇಳುತ್ತೇವೆ, ಕಟ್ ಆಗಿದೆ ಎಂದು ನೀವು ಹೇಳುತ್ತೀರಿ. ಗಂಡಹೆಂಡಿರ ಜಗಳದ ರೀತಿ ಅದು ಹಾಗೆಯೇ ಕುಳಿತಿದೆ. 7 ಪರ್‌ಸೆಂಟ್ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದರೆ 10 ರೂಪಾಯಿ ಆದರೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ತಾವು ದಯಮಾಡಿ ವಿಚಾರ ಮಾಡಿ. ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಸಂಸ್ಥೆ ಒಳ್ಳೆಯರೀತಿಯಿಂದ ನಡೆಯಬೇಕು, ಅದೂ ಖಂಡ್ರೆಯವರು ಇದ್ದಾಗ ಈ ಸಂಸ್ಥೆ ಇನ್ನೂ ಹೆಚ್ಚಿನ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಹೊಂದಬೇಕೆಂಬುದು ನಮ್ಮ ಆಸೆ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಯಲ್ಲಿ ಯಾವರೀತಿ ಪ್ರಾಫಿಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆಂಬುದನ್ನು ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಬೈಲಹೊಂಗಲದ ಉದಾಹರಣೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆ. ಅಲ್ಲಿ 20 ಗಾಡಿಗಳು 25 ಸಾವಿರ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಓಡಿವೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಸುಳ್ಳು ಹೇಳಿದರೆ ನಾನು ರಾಜೀನಾಮೆ ಕೊಡಲಿಕ್ಕೆ ತಯಾರಿದ್ದೇನೆ. ಇನ್ನು 20 ಗಾಡಿಗಳು 7 ಲಕ್ಷ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಓಡಾಡಿದ್ದು, ಇನ್ನು 20 ಗಾಡಿಗಳು 6 ಲಕ್ಷ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಓಡಿದವುಗಳು ಆಗಿವೆ.

ಶ್ರೀ ಮಲ್ಲಾರಿಗೌಡ ಎಸ್.ಪಾಟೀಲ್ :- ಯಾವ ಸಬ್ಜೆಕ್ಟ್ ಮೇಲೆ ಚರ್ಚೆ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ ಎಂಬುದು ನನಗಂತೂ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ ಎಲ್ಲರೂ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಮೇಲೇ ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಾರಂಭ ಮಾಡಿದರೆ ಹೇಗೆ? ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು ಯಾವ ವಿಷಯವನ್ನು ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಮಾಡಿದ್ದರೋ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾತನಾಡಿದರೆ ಒಳ್ಳೆಯದೆಂದು ನನಗನಿಸುತ್ತದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್.ಹೆಚ್. ಕೌಜಲಗಿ :- ಇವರು ಹಳೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳು. ಹೀಗಾದರೆ ಹೇಗೆ?

ಶ್ರೀ ಮಲ್ಲಾರಿಗೌಡ ಎಸ್ ಪಾಟೀಲ್ :- ಇದು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಗೆ ಯಾವರೀತಿ ಸಂಬಂಧ ಬರುತ್ತದೆಂದು ನನಗೆ ಅರ್ಥವಾಗುತ್ತಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಹೆಚ್. ಏಕಾಂತಯ್ಯ :- ಅಷ್ಟೊಂದು ಗಂಭೀರವಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಡಿ.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಮಲ್ಲಿಕಾರ್ಜುನ ಖರ್ಗೆ :- ಅವರು ಮಾತು ಮಾತಿಗೆ ರಾಜೀನಾಮೆ ಕೊಡುತ್ತೇನೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಗಂಭೀರವಾಗಿ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಎಸ್.ಹೆಚ್. ಕೌಜಲಗಿ :- ಸನ್ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ನಾನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಏಕೆ ಮಾತನಾಡಿದೆ ಅಂದರೆ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಖಂಡ್ರೆಯವರು ಮಂತ್ರಿಗಳಾದ ನಂತರ, ಮೋಟಾರ್ ವೆಹಿಕಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್‌ನ್ನು ಏರಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಹೊರಟಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ 700-800 ಲಕ್ಷ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆ, ಆದರೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಏರಿಸುವುದರಿಂದಾಗಿ ನಿಮ್ಮ ಜನರ ಸಮಸ್ಯೆ ಬಗೆಹರಿಸುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಅದನ್ನು ಪರಿಹಾರ ಮಾಡುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ? ಇವತ್ತು ನಿಮಗೆ ಒಂದು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. 25 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಬಸ್‌ಗಳು ಬ್ರೇಕ್ ಡೌನ್ ಆಗುತ್ತದೆ. ಬೈಲಹೊಂಗಲ ಡಿಪೋದಲ್ಲಿ 25 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಬ್ರೇಕ್ ಡೌನ್ ಆದರೆ ಯಾವ ಪ್ರಕಾರ ನಿಮಗೆ ಪ್ರಾಫಿಟ್ ಆಗುತ್ತದೆ? ಅಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 140 ಟೆಂಪೋಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತವೆ ಎಂದು ಹೇಳಿದೆ. ಇಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲ ನಮ್ಮ ಬೆಳಗಾಂನಲ್ಲಿ ಹೊಸ ತರಹದ್ದು ನಡೆದಿದೆ. ಯಾವ ಪ್ರಕಾರ ಎಂಎಲ್‌ಎಗಳಿಗೆ ಬಸ್‌ಪಾಸ್ ಕೊಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ ಓಡಾಡಲಿಕ್ಕೆ, ಆ ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ಸ್ಕ್ವಾಡ್‌ನವರು ಕಂಡಕ್ಟರ್‌ಗೆ ಕೆಲವು ಪಾಸ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಅವನು ಬಂದ ಕೂಡಲೇ ಇವನು ಓಗೆ ಎತ್ತಿ ಕೊಟ್ಟುಬಿಟ್ಟರೆ ಸಾಕು ಅವನು ಚೆಕ್ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. If this is false you please enquire into it. ಈ ಪ್ರಕಾರ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯ ಡಿವಿಜನ್ ಅಂದರೆ ನಮ್ಮ ಬೆಳಗಾಂ ಇತ್ತು, ನಮಗೆ ಬಹಳ ಹೆಮ್ಮೆ ಇತ್ತು. ಬೆಳಗಾಂನಲ್ಲಿ ಯಾರೂ ಇವತ್ತು ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೆ ಬಸ್ ಹತ್ತುವುದಿಲ್ಲ, ರಾಯಪೂರದಲ್ಲಿತ್ತು, ಗುಲ್ಬರ್ಗದಲ್ಲಿತ್ತು. ಇವತ್ತೂ ರಾಯಚೂರು ಗುಲ್ಬರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೆ ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಆ ಪದ್ಧತಿ ನಮ್ಮ ಕಡೆಯೂ ಬಂದು ಬೆಳಗಾಂ, ಬೀದರ್ ಡಿಪೋಗಳೂ ಕೆಡುವ ಪ್ರಸಂಗ ಬಂದಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ತಾವು ಬಹಳ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಕೇಳಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಆದ ಕಾರಣ ಖಂಡ್ರೆಯವರೇ, ಇವತ್ತೇನು ರೇಟ್ ಹೆಚ್ಚಿಸುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಅದನ್ನು ಮಾಡಲಿಕ್ಕೆ ಹೋಗಬೇಡಿ. ತಮ್ಮ ಎಫಿಸಿಯನ್ಸಿಯನ್ನು ತೋರುವ ಸಲುವಾಗಿ ಹಾಗೂ ಪ್ರಾಫಿಟ್ ತೋರಿಸುವ ಸಲುವಾಗಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿದರೆ ಅದರಿಂದ ಒಳ್ಳೆಯದಾಗುವುದಿಲ್ಲ ಹಾಗೂ ಜನರಿಗೆ ಅನುಕೂಲವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ರಸ್ತೆ ರಿಪೇರಿ ಮಾಡಿಸಿರಿ; ಅದಕ್ಕೆ ಹಣ ಖರ್ಚುಮಾಡಿರಿ. ಬೆಳಗಾಂನಲ್ಲಿ 7 ಕೋಟಿರೂ. ಖರ್ಚು ಮಾಡಲು ತಯಾರಿಲ್ಲ. ಆದಕಾರಣ ಈ ಬಿಲ್ಲನ್ನು ವಿರೋಧಿಸಿ, ತಮಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ(ವೇಮಗಲ್) :- ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಈ ದಿವಸ ಮಾನ್ಯ ಸಾರಿಗೆ ಮಂತ್ರಿಗಳು ವಿಧ ವಿಧವಾದಂತಹ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ ಸಾಕಷ್ಟು ಸುಂಕವನ್ನು ಹಾಕತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ನಡೆಸಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ನಾನು ವಿರೋಧಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಕಾರಣವೇನೆಂದರೆ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯ ಆಡಳಿತ ಏನಿದೆ ಈ ಆಡಳಿತ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡಿದರೆ ಸುಂಕವನ್ನು ಏರಿಸದೇ ಸರಿಪಡಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿದೆ. ಸಾರಿಗೆ ವಿಚಾರದ ಬಗ್ಗೆ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಗೊತ್ತಿರುವಂತಹ ವಿಚಾರವಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತು ಜನಗಳೆಲ್ಲಾ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯ ಮೇಲ ಮಾತನಾಡುತ್ತಾರೆ. ಅದರ ಮೇಲೆ ಇಲ್ಲಿ ಸದನದ ಸಮಿತಿ ಈಗಾಗಲೇ ರಚನೆಯಾಗಿರುವುದರಿಂದ ನಾನು ಅದರ ವಿವರಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸದನದ ಸಮಿತಿ ರಚನೆಯಾಗಿದೆ, ಅವರು ವರದಿಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಾರೆ; ವರದಿಯು ಬಂದ ಮೇಲೆ ಸರ್ಕಾರ ಏನು ಮಾಡುತ್ತದೆ ಎಂಬುವನ್ನು ನೋಡೋಣ . ನಾನು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಈ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸಂಬಂಧಪಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ವಿಚಾರಗಳನ್ನು ಮಾತನಾಡಬೇಕೆನ್ನುವುದು ನನ್ನ ಉದ್ದೇಶವಾಗಿದೆ. ಅನೇಕ ಕಡೆ ಇವತ್ತು ಏನಾಗುತ್ತಿದೆ ಅದರೆ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸಿನ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಈ ಬಸ್ಸಿನ ಮಾಲೀಕರುಗಳಿಗೆ ಕೊಟ್ಟಿರತಕ್ಕಂಥ ಪರ್ಮಿಟ್ ಏನಿದೆ ಶೇಕಡ 50 ರಷ್ಟು ಬಸ್ಸುಗಳು ಯಾವ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಓಡಾಡಬೇಕಾಗಿತ್ತೋ ಅಲ್ಲಿ ಆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈಗ ಅನೇಕ ಕಡೆ ಏನಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದರೆ ಯಾವುದೋ ಒಂದು ಹಳ್ಳಿಯಿಂದ ಸುತ್ತಿಬಳಸಿ, ಸುತ್ತಿಬಳಸಿ, ಬೆಂಗಳೂರಿನವರೆಗೆ ಹೇಗೋ ಪರ್ಮಿಟನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿರತಕ್ಕಂಥ ಪರ್ಮಿಟ್ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹಳ್ಳಿಯ ಮುಖಗಳನ್ನೇ ನೋಡುವುದಿಲ್ಲ. ನೇರವಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಅದರಲ್ಲಿಯೂ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಲ್ಲಿ, ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಆಗಿರುವಂತಹ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಪ್ರತಿ ಹಂತದಲ್ಲಿಯೂ ಅವರಿಗೆಲ್ಲಾ ತಿಂಗಳಿಗೆ ಇಷ್ಟು ಎಂದು

ಮಾಮೂಲಿ ಉಂಟು. ಕೆಲವು ಕಡೆ ವಾರಕ್ಕೆ ಇಷ್ಟು ಎಂದು ಮಾಮೂಲಿ ಉಂಟು. ಪೋಲೀಸ್ ಸ್ಟೇಷನ್ನಿಗೆ ಇಷ್ಟು, ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಆಫೀಸ್‌ಗೆ ಇಷ್ಟು ಅಂತ ಮಾಮೂಲಿ ಉಂಟು. ಹೀಗಾಗಿ ನಮ್ಮ ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿನ ಲೆಕ್ಕದ ಪ್ರಕಾರ ಸುಮಾರು 80 ಬಸ್ಸುಗಳವರು ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದಾರೆ. ಆ 80ರಲ್ಲಿ 40 ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮಾಲೀಕರು, ಯಾವ ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ಅವರು ಓಡಾಟ ಮಾಡಬೇಕೋ ಯಾವ ರೂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಆ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸಬೇಕೋ ಆ ರೂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿಲ್ಲ. ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ ಆ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುವುದರಿಂದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೂ ಕೂಡ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಇದರಿಂದ ಬರಬೇಕಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಆದಾಯವೂ ಕೂಡ ಬರುತ್ತಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಸರಿಪಡಿಸಿದರೆ ನಿಮ್ಮ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆ. ಆಗಈ ಸುಂಕವನ್ನು ವಿಧಿಸತಕ್ಕಂಥ ಅವಶ್ಯಕತೆ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಆದಾಯ ಬರುತ್ತದೆ. ಆ ಕೆಲಸ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಈ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಈ ಸಾರಿಗೆ ಇಲಾಖೆಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕಂಥ ಅನೇಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಭ್ರಷ್ಟತೆಯ ಪರಮಾವಧಿಯನ್ನು ಮುಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ, ಅವರು ಭ್ರಷ್ಟತೆಯ ಪರಮಾವದಿಯನ್ನು ಮುಟ್ಟಿರುವುದರಿಂದ ಜನತೆಯು ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಹೊರೆಯನ್ನು ಹೊರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಖಾಸಗಿಯವರಿಗೆ ಸ್ಪೆಷಲ್ಲಾಗಿ ಕಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಮೇಲೆ ಮದುವೆ ಸಮಾರಂಭಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಪ್ರವಾಸಕ್ಕೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡುವಂತಹ ಅವಕಾಶ ಇತ್ತು. ಇವತ್ತು ಆ ಅವಕಾಶವನ್ನು ತೆಗೆದುಬಿಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ರಸ್ತೆಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯವರ ಜೊತೆಗೆ ಇವರು ಕಾಂಪೀಟ್ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಅನ್ನುವ ಕಾರಣಕ್ಕೋಸ್ಕರ ಇವರು ಅದನ್ನು ತೆಗೆದಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಹೊರ ರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ ದಿವಸ ನೂರಾರು ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಈ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾ[illegible]ತ್ತವೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಅದರಿಂದ ಬರಬೇಕಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಆದಾಯ ಏನಿದೆ ಆ ಆದಾಯ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಆದಾಯ ಹೊರರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಅಲ್ಲಿ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಕಳ್ಳತನದಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು [illegible]ಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಮದರಾಸಿನಲ್ಲಿ ಪರ್ಮಿಟನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಆಂಧ್ರದಲ್ಲಿ ಪರ್ಮಿಟನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಈ ಕಳ್ಳತನದ ಓಡಾಟದಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರತಕ್ಕಂಥ ಆದಾಯ ತಪ್ಪುತ್ತಿದೆ ಇದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಒಂದು ಪ್ರಯತ್ನವಾಗಬೇಕು. ಅದು ಕೂಡ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಿಮ್ಮ ಆಡಳಿತ ದೋಷದಿಂದ, ದೋಷಪೂರಿತವಾದಂಥಹ ಆಡಳಿತದಿಂದ ಇವತ್ತು ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಯಾರು ಪರ್ಮಿಟನ್ನು ತೆಗೆದು ನ್ಯಾಯವಾದಂತಹ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ಅಥವಾ ಲಾರಿಯನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅವರ ಮೇಲೆ ನೀವು ವೃಥಾ ಇವತ್ತು ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹಾಕತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಸ್ಪೆಷಲ್ ಪರ್ಮಿಟನ್ನು ಹೊರಗಡೆ ರಾಜ್ಯದಿಂದ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬಂದು ಇಲ್ಲಿ ಕಳ್ಳತನದಿಂದ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಬೇಕೆನ್ನತಕ್ಕದ್ದು ನನ್ನ ಸೂಚನೆಯಾಗಿದೆ. ಲಾರಿಗಳ ಮೇಲೂ ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹಾಕತಕ್ಕಂಥ ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ನಡೆಸಿದ್ದಾರೆ. ಯಾವ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಲಾರಿಯ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಡಿಮೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಿ ಲಾರಿಯನ್ನು ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮಾಡಿಸಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಅದಕ್ಕೆ ನ್ಯಾಷನಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಎನ್ನತಕ್ಕದ್ದು ಇದೆ. ಇಂಟರ್‌ಸ್ಟೇಟ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಎನ್ನತಕ್ಕದ್ದು ಇದೆ. ಯಾವ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಟನ್‌ಮೇಲೆ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಡಿಮೆ ಇರುತ್ತದೋ ಆ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮಾಡಿಸಿಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚಾಗಿರುವುದರಿಂದ, ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ರಿಜಿಸ್ಟ್ರೇಷನ್ ಮಾಡಿಸುತ್ತಾರೆ. ಇದರಿಂದ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾಗಿದಂತಹ ಹಣ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಮಾನ್ಯ ಸಚಿವರು ಪಕ್ಕದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಏನೇನು ಇದೆ, ಒಂದು ಟನ್‌ಗೆ ಸುಂಕವನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅದಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಮಾಡದೆ ಕನಿಷ್ಟ ಪಕ್ಷ ಆ ರಾಜ್ಯಗಳ ಮಟ್ಟದಲ್ಲಾದರೂ ನಾವು ಟ್ಯಾಕ್ಸನ್ನು ಹಾಕಬೇಕೆನ್ನತಕ್ಕದ್ದು ನನ್ನ ಸೂಚನೆಯಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತು ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಇದರಿಂದ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಆದಾಯ ಹೊರರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಅದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಪ್ರಯತ್ನಪಡಬೇಕೆನ್ನತಕ್ಕದ್ದು ನನ್ನ ಸಲಹೆಯಾಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣವಾಗಿಲ್ಲ;

ಆದ ಕಾರಣ ಏನಾಗುತ್ತಿದೆ ಅಂದರೆ ಕೆಲವರು 4 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ, ಒಂದು ಬಸ್ಸನ್ನು ಸ್ಪೇರ್ ಬಸ್ಸು ಎಂದು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾಗಿರತಕ್ಕಂಥ ಅವಕಾಶ ಇದೆ. ಈ ಕ್ಯಾಷುಯಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡತಕ್ಕಂಥ ಅವಕಾಶ ಇಲ್ಲದ ಕಾರಣ ಗಾಡಿಗಳು ಉಪಯೋಗವಿಲ್ಲದೆ ನಿರುಪಯೋಗ ರೀತಿಯಲ್ಲಿವೆ. ಇದೆಲ್ಲಾ ಕಾನೂನುಬದ್ಧವಾಗಿ ನಡೆಯತಕ್ಕದ್ದು. ಕಾನೂನಿಗೆ ವಿರುದ್ಧವಾಗಿ ನಡೆಯತಕ್ಕಂಥಲ್ಲ ಎಂದು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಆದುದರಿಂದ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು 4-5 ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ನಡೆಸುವವರಿಗೆ ಒಂದು ಸ್ಪೇರ್ ಬಸ್ಸನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ಅವರಿಗೆ ಅವಕಾಶ ಇದೆ. ಮೊದಲು ಅಂಥಹ ಸ್ಪೇರ್ ಬಸ್‌ಗೆ ಕ್ಯಾಷುಯಲ್ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಇತ್ತು. ಈವತ್ತು ಅದನ್ನು ತೆಗೆದು ಹಾಕಿದ್ದಾರೆ. ಈವತ್ತು ಕ್ಯಾಷುಯಲ್ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಕೊಡಲು ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತು ಲಾರಿಯಾಗಲೀ, ಬಸ್ಸಾಗಲಿ, ಇವುಗಳ ಆಪರೇಷನ್ ಕಾಸ್ಟ್ ಏಕೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದರೆ ಈಗ ಇಂಟರ್ ಸ್ಟೇಟ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟಿರುವಂತಹ ಬಸ್ಸುಗಳು ಸಾಕಷ್ಟು ಇವೆ. ಅದು ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶವಿರಬಹುದು, ತಮಿಳುನಾಡು, ಕೇರಳ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರ, ಗೋವಾ ಯಾವುದೇ ಇರಬಹುದು. ಒಂದು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಟ್ಟರೆ ಅದಕ್ಕೆ ಪಕ್ಕದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೂ ಕೌಂಟರ್ ಸಹಿಯಾಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಎರಡು ರಾಜ್ಯಗಳೂ ಕೂಡ ಬೈಲ್ಯಾಟರಲ್ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗ ಅನೇಕ ಕಡೆ ಏನಾಗಿದೆ ಎಂದರೆ ಈ ಬೈಲ್ಯಾಟರಲ್ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್‌ನಿಂದ ಎರಡು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೂ ಕೌಂಟರ್ ಸೈನ್ ಮಾಡುವುದರಿಂದ ಎರಡು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೂ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಟ್ಟಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಈ ಕಾರಣದಿಂದ ಆಪರೇಷನ್ ಕಾಸ್ಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ನಾನು ಸಲಹೆ ಮಾಡುವುದೇನೆಂದರೆ ನಮ್ಮ ಪಕ್ಕದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವಂತಹ ಈ ಬೈಲ್ಯಾಟರಲ್ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಆಗಬೇಕಾದಂಥದ್ದು ಏನು ಇದೆ, ಅದು ಬಹಳ ವರ್ಷದಿಂದ ಮಾಡಿಲ್ಲದಿರುವುದರಿಂದ ಆಪರೇಷನ್ ಕಾಸ್ಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿ ಅಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸತಕ್ಕಂಥವರಿಗೆ ಇವತ್ತು ವೃಥಾ ತೆರಿಗೆ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗಿದೆ. ಇವತ್ತು ಆಡಳಿತ ಲೋಪದಿಂದ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಕಿರತಕ್ಕಂಥದ್ದು ಆಗಿದೆ. 10-15 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುವವರಿಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ ಕೊಡಬೇಕು. ನಮ್ಮ ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿರುವಂತಹ ಸ್ಟೇಟ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರಿಟಿ ಏನಿದೆ ಅಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾದ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನಷ್ಟೇ ಅಲ್ಲದೆ ಪಕ್ಕದ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೂ ಸ್ಟೇಟ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಅಥಾರಿಟಿಗಳಲ್ಲಿ ಮಂಜೂರಾದಂತಹ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳು ಒಂದು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಇನ್ನೊಂದು ರಾಜ್ಯಕ್ಕೆ ಬೈಲ್ಯಾಟರಲ್ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ 10-15 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ಆಗದೇ ಇರುವ ಕಾರಣದಿಂದ ಆಪರೇಷನ್ ಕಾಸ್ಟ್ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುವುದರಿಂದ ಅದರ ಭಾಗ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಮೇಲೆ ಬೀಳುತ್ತದೆ. ಆದುದರಿಂದ ಇವತ್ತು ಯಾವ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲೂ ತಮಿಳುನಾಡು, ಆಂಧ್ರಪ್ರದೇಶ, ಕೇರಳ, ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಈ ಬೈಲ್ಯಾಟರಲ್ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಆಗಬೇಕಾದದ್ದು ವೃಥಾ ಮುಂದೆ ಹೋಗುತ್ತಿದ. ಅದನ್ನು ಆದಷ್ಟು ಜಾಗ್ರತೆ ಮಾಡಿದರೆ ಅದರಿಂದ ಬರುವಂತಹ ಪ್ರಮಾಣವನ್ನು ಪ್ರಯಾಣಿಕರಿಗೆ ವರ್ಗ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆತಿ ಜಾಗ್ರತೆಯಾಗಿ ಇಂಟರ್ ಸ್ಟೇಟ್ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್ ಮಿನಿಸ್ಟರ್ಸ್ ಕಾನ್ಫರೆನ್ಸ್ ಮಾಡಿ ಈ ಬಗ್ಗ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಬೇಕು. ಇದು 10-15 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ತೀರ್ಮಾನವಾಗದೆ ಉಳಿದಿದೆ. ಅದನ್ನು ಬಗೆಹರಿಸಬೇಕೆಂದು ಸಲಹೆ ಮಾಡಲಿಚ್ಛಿಸುತ್ತೇನೆ. ಇವತ್ತು ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ಸರಿಯಾದಂತಹ ವ್ಯವಸ್ಥಿತವಾದಂತಹ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೆ ಈ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಏರಿಸಬೇಕಾದಂತಹ ಅವಶ್ಯಕತೆಯೇ ಇರುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ನಾನು ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಪ್ರಸ್ತಾಪ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ. ಇಷ್ಟು ಮಾತನಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವಕಾಶ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಕ್ಕಾಗಿ ತಮಗೆ ವಂದಿಸಿ ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಭೀಮಣ್ಣ ಖಂಡ್ರೆ (ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು) :- ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ಮಾನ್ಯ ವಿರೋಧಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರಾದ ಶ್ರೀ ದೇಶಪಾಂಡೆಯವರು, ಶ್ರೀ ಸಿಂಧ್ಯಾರವರು, ಶ್ರೀ ವಾಟಾಳ್ ನಾಗರಾಜ್‌ರವರು, ಶ್ರೀ ವೆಂಕಟೇಶ್‌ರವರು ಶ್ರೀ ಬನ್ನಿಕೋಡ್‌ರವರು, ಶ್ರೀ ಶಿವಾನಂದ ಕೌಜಲಗಿಯವರು ಹಾಗೂ ಶ್ರೀ ಬೈರೇಗೌಡರು, ತಮ್ಮ ತಮ್ಮ ಅನುಭವಗಳನ್ನು ಈ ಸದನದಲ್ಲಿ ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ. ಮತ್ತು ಒಳ್ಳೆಯ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ನೀಡಿದ್ದಾರೆ.

ನಾನು ಇಷ್ಟು ಮಾತ್ರ ಹೇಳಬಹುದು. ತಾವೂ ಯಾವಾಗಲೂ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡುವಾಗ ಅದು ಪೊಲಿಟಿಕಲ್ ಬೇಸಿಸ್ ಮೇಲೆ ಆಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ತಾವು ಏನು ಒಂದು ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ಚರ್ಚೆ ಮಾಡಿದಿರಿ. ಇದರಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಕನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಟಿವ್ ಆಗಿ ಸಜೆಷನ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಾನು ನಿಮ್ಮೆಲ್ಲರಿಗೂ ಧನ್ಯವಾದಗಳನ್ನು ಅರ್ಪಿಸುತ್ತೇನೆ. ತಾವುಗಳು ಏನು ಇಲ್ಲಿ ಮಾತನಾಡಿದಿರಿ, ಅದರಲ್ಲಿ ಪೊಲಿಟಿಕ್ಸ್ ಅಥವಾ ಬೇರೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ವಿಷಯ ತರಲಾರದೆ ವಾಸ್ತವಾಂಶ ಏನಿದೆ ಅದನ್ನು ಹೇಳಿದ್ದೀರಿ. ಇದರಲ್ಲಿ ಅನುಭವಿಗಳಾದ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಸಿಂಧ್ಯಾಜೀ ಅವರು ಒಂದು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆಯ ಮಂತ್ರಿಗಳಾಗಿದ್ದರು ಮತ್ತು ಛೇರ್‌ಮನ್ ಸಹ ಆಗಿದ್ದರು. ಅವರು ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. 24 ತಾಸುಗಟ್ಟಲೆ ಸ್ವತಃ ಹೋಗಿ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಕೆಲಸ ಮಾಡಿ ಫಿಲಫ್‌ರೇಜ್ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅವರ ಮಾರ್ಗದರ್ಶನವನ್ನು ನಾನೂ ಬೇಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ನಾನು ಹೇಳುವುದೇನೆಂದರೆ ಯಾರು ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸಗಾರರು ಇದ್ದಾರೆ, ಯಾರು ಮಾರ್ಗದರ್ಶನ ಮಾಡಬಹುದು ಅಥವಾ ಒಳ್ಳೆಯ ಸಲಹೆ ಕೊಡಬಹುದು ಅದರಂತೆ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳುವ ಉದ್ದೇಶದಿಂದ ಇವತ್ತು ಹೌಸ್ ಕಮಿಟಿ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ನಾನು ಒಂದು ಮೀಟಿಂಗ್ ಕರೆಸಿ ಅಲ್ಲಿ ಒಂದು ಡಿಸಿಷನ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು, ಆ ಡಿಸಿಷನ್ ಅನ್ನು ಯಾವ ಪ್ರಕಾರ ಇಂಪ್ಲಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನುವುದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಹಾನೆಸ್ಟ್ ಆಗಿ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಎನ್ನುವಂತಹ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದು ಒಂದು ಬೃಹತ್ ಸಂಸ್ಥೆ. ಈ ಸಂಸ್ಥೆ 1961ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭ ಆಯಿತು. ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಅದು ಬೃಹತ್ ಆಕಾರ ತಾಳಿ, ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಇಂದು 54 ಲಕ್ಷ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಪ್ರಯಾಣ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. 28.30 ಲಕ್ಷ ಕಿಲೋಮೀಟರ್‌ಗಳಷ್ಟು ಬಸ್‌ಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ತಾವು ವಾಸ್ತವವಾಗಿ ಹೇಳಿದಂತೆ ಬಹಳಷ್ಟು ಲೋಪದೋಷಗಳು ಇವೆ. ಆ ಲೋಪದೋಷಗಳನ್ನು ಮುಚ್ಚಿ ಇಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಅದರ ವಾಸ್ತವಾಂಶವನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ತಾವು ಏನು ಇಲ್ಲಿ ಸಜೆಸ್ಟ್ ಮಾಡಿದಿರಿ, ತಮ್ಮ ಅನುಭವ ಏನು ಹೇಳಿದರಿ ತಾವು ಏನು ನೋಡಿದಿರಿ ಆ ಮಾತು ನಿಜ ಇದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಏನು ಫಿಲ್‌ಫರೇಜ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ, ಏನು ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಅದು ನಿಜ. ಇದಕ್ಕೆ ಯಾವ ರೀತಿ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಆಗ ಬೇಕಾಗಿದೆ ಆ ರೀತಿ ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ ಎನ್ನುವುದೂ ಸಹ ನಿಜ. ಆದರೂ ಸಹ ಇದನ್ನು ಸುಧಾರಿಸಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಸುಧಾರಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ನಾವು ಪ್ರಯತ್ನವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ ಎನ್ನುವಂತಹ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಸುಮಾರು 5 ನೂರರಿಂದ 6 ನೂರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಟರ್ನ್ ಓವರ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯಾಜಿಯವರು ಏನು 17 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಎಂದು ಹೇಳಿದರು: ಅದು ನಿಜ. ಆದರೆ ಏನಾಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಮಾನ್ಯಸಿಂಧ್ಯಾಜಿಯವರೇ, ತಮ್ಮ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಇದೂ 12 ಇದ್ದಿದ್ದು 14 15, ಹದಿನೈದು ನಂತರ 17 ಎಂದು ಆಯಿತು. ತೆಗೆಯಬೇಕು ಎಂದರೆ ಅದು ಕಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಬಜೆಟ್‌ಪ್ರಕಾರ ಇದು ಏನು ತಯಾರಾಗಿದೆ ಇದನ್ನು ರೆಡ್ಯೂಸ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎಂದು ಹೇಳಿದಾಗ ಅದಕ್ಕೆ ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್ ಲೆವೆಲ್‌ನವರೆಗೂ ಎಷ್ಟು ಅಬ್‌ಜಕ್ಷನ್ ಬರುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವಂಥ ಮಾತನ್ನು ನಾನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇನ್ನು ಸ್ಟೂಡೆಂಟ್ ಪಾಸ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುವುದಾದರೆ ಇದು ಬೇರೆ ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲೂ ಸಹ ಇಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳುವದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇಲ್ಲಿ ಬಹಳ ಹೆಚ್ಚು ಇದೆ. ಅದಲ್ಲದೆ ಸರ್ಕಾರದ ಕಡೆಯಿಂದ ಎಷ್ಟು ಈ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕೋ ಅಷ್ಟು ಕೊಡುತ್ತಿಲ್ಲ. ನಮ್ಮ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಮಾಡಿ ಎಂದು ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಯವರು ರೆಸಲ್ಯೂಷನ್ ಪಾಸ್ ಮಾಡಿ ಕಳುಹಿಸಿದ್ದಾರೆ ಮತ್ತು 80 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳಷ್ಟು ಹಣ ಸ್ಟೂಡೆಂಟ್ ಪಾಸ್‌ಗೋಸ್ಕರ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಅದಕ್ಕೆ ಕೊನೆಯ ಪಕ್ಷ ಅರ್ಧ ಭಾಗದಷ್ಟನ್ನಾದರೂ ಕೊಡಿ ಎನ್ನುವಂತಹ ಮಾತು ಅವರ ಕಡೆಯಿಂದ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ವಿಚಾರ ಮಾಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮತ್ತು ವಿಚಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಬಜೆಟ್ ಪ್ರಕಾರ 22 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಮತ್ತು 25 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಅಂದರೆ ಒಟ್ಟು 47 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ನಾವು ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಗೆ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾದು ಎಷ್ಟು ಹಣ ಇದೆ, ಹಾಗೆಯೇ ನಮ್ಮದು ಎರಡು ನೂರುಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಏನು ಇದೆ ಅದಕ್ಕೆ 6 ಪರ್ಸೆಂಟ್‌ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು

ಬಡ್ಡಿ ಕೊಡಬೇಕಾಗಿದೆ. ಅದು ನಮ್ಮ ಹಣ ಅಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೆ ನಾವು ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್ ಆಫ್ ಇಂಡಿಯಾದ ಮತ್ತು ಕರ್ನಾಟಕ ಗೌರ್ನಮೆಂಟ್‌ನವರು ಷೇರ್ ಎಂದು ಏನು ನೀವು ಕೊಟ್ಟರೆ ಅದು 6 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಬಡ್ಡಿ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅದಲ್ಲದೆ ಷೇರ್ ಬಂದ ಮೇಲೆ ನಾವು ಐಡಿಪಿಯಾಗಲಿ, ಎಲ್‌ಐಸಿಯಾಗಲಿ ಅಥವಾ ಯಾವುದೇ ಬ್ಯಾಂಕಿನಿಂದ ಹಣವನ್ನೂ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ಖರೀದಿ ಮಾಡಬಹುದು ಎಂದು ಅಂದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಮತ್ತು ಅದನ್ನು ಸಹ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಇನ್ನು ತಾವು ಏನು ಆರ್ಗ್ಯುಮೆಂಟ್ ಮತ್ತು ಡಿಸ್‌ಕಷನ್ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೀರಿ ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾನು ಹೇಳಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ, ನಮ್ಮ ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟೇಷನ್ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಬೇರೆ. ಸಾರಿಗೆ ಡಿಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ಬೇರೆ. ಟ್ರಾನ್ಸ್‌ಪೋರ್ಟ್‌ನಲ್ಲಿ 271 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಇನ್‌ಕಂ ಬರುತ್ತಿದೆ. 8 ಅಥವಾ 10 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಖರ್ಚಾಗಿದೆ. ಅದು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ರೋಡ್ ಅಥವಾ ಇನ್ನಾವುದೇ ಇತರೆ ವಿಷಯಗಳಿಗೆ ಖರ್ಚಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಒಂದು ಸಂತೋಷದ ವಿಷಯ. ಏಕೆಂದರೆ 271ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಎಂದರೆ ಸಾಧಾರಣ ಮಾತಲ್ಲ. ಅಷ್ಟು ಇನ್‌ಕಂ ಅದರಿಂದ ಬರುತ್ತಿದೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ ಎಷ್ಟು ಬಸಸ್ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ತಾವೇನು ಸಲಹೆ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೀರಿ ಆ ಪ್ರಕಾರ ನಾವು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಈಗ ನಮ್ಮ ರೆವಿನ್ಯೂ ಏನು ಇದೆ, 271 ಕ್ರೋರ್ಸ್ . ನಾವೇನು ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ ಎನ್ನತಕ್ಕ ಮಾತು, ಹೇಳಬೇಕಾಗಿದೆ ನಾವು ಬಂದ ಮೇಲೆ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತೆಯಿಂದ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಎಂದು ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇದರ ಅರ್ಥ ಏನು ಎಂದರೆ ಎಲ್ಲಾ ಸರಿಹೋಗುತ್ತದೆ ಎಂದಲ್ಲ. ಸರಿ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲ, ಅದು ಬಹಳ ಕಷ್ಟ. ಈಗ ಕಂಪ್ಯೂಟರೈಸೇಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಬೇಗ ಕೆಲಸ ಆಗಬೇಕು. ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯಿಂದ ಜನರಿಗೆ ತ್ರಾಸ ಆಗಬಾರದು ಎಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು, ನಾಲ್ಕು ಆರ್.ಟಿ.ಓಸ್ ಏನು ಇವೆ, ಜಯನಗರ, ಮೈಸೂರು, ಬೆಂಗಳೂರು, ಧಾರವಾಡ, ಇಲ್ಲಿ ನಾವು ಕಂಪ್ಯೂಟರೈಸೇಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದೂ ಅಲ್ಲದೆ Three more R.T.O'S are posted at Transport Commissioner's Office, Belgaum, and Gulbarga.

ಇದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಈ ಪ್ರಕಾರ ಹೆಚ್ಚು ಖರ್ಚು ಬರುತ್ತಿದೆ. ಹೆಚ್ಚು ಆದಾಯಬೇಕು. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಎನ್ನತಕ್ಕ ಮಾತನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದೆ ಇಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಈಗ ನ್ಯೂ ಬಿಲ್ಡಿಂಗ್ ಕನ್‌ಸ್ಟ್ರಕ್ಷನ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಕೋಲಾರದಲ್ಲಿ 1992–93ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಂಪ್ಲೀಟ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಹಾಸನ, ಹೊಸಪೇಟೆ, ರಾಯಚೂರು, ಅಂಡರ್ ನಿಯರಿಂಗ್ ಕಂಪ್ಲೀಷನ್ ಹಾಗೆಯೇ ಇಂಟರ್‌ಸ್ಟೇಜ್ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ಸ್ ಬಗ್ಗೆ ನಮ್ಮ ಶ್ರೀಮಾನ್ ಬೈರೇಗೌಡರು ಹೇಳಿದರು. ಕೇರಳ ರೋಡ್ ಬಗ್ಗೆ ಕಂಪ್ಲೀಟ್ ಆಗಿದೆ ಮತ್ತು ಎಪಿ ಜೊತೆ ಈವತ್ತು ಮಾತುಕತೆ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಒಂದು ಮಾತು ಮಾನ್ಯ ಬೈರೇಗೌಡರಿಗೆ ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಏಕೆಂದರೆ ಅವರಿಗೆ ಬಹಳ ಇಂಟೆರೆಸ್ಟ್ ಇದೆ. ಜನರಿಗೆ ಒಳ್ಳೆ ಸವಲತ್ತು ಸಿಗಬೇಕು. ಜನರಿಗೆ ತ್ರಾಸು ಆಗಬಾರದು ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೀರಿ. ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಮತ್ತು ಏಪಿಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಇಂಟರ್‌ಸ್ಟೇಟ್ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ ಎಷ್ಟು ಕಿಲೋ ಮೀಟರ್ ನಮ್ಮದು ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ, ಅಲ್ಲಿಯದು ಎಷ್ಟು ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬರುತ್ತದೆ ಅವೆರಡೂ ಸರಿಯಾಗಿ ಇದ್ದರೆ ನಾವು ಒಪ್ಪುತ್ತೇವೆ. ಕೇರಳದ ಜೊತೆಗೆ ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಜೊತೆಗೆ ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶದ ಜೊತೆಗೆ ತಮಿಳುನಾಡು ಜೊತೆಗೆ ಈ ಐದಾರು ಸ್ಟೇಟ್‌ಗಳ ಜೊತೆ ನಮ್ಮದೇನು ಸಂಬಂಧ ಇದೆ, ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಇದೆ, ಆ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಪ್ರಕಾರ ವ್ಯತ್ಯಾಸ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರೂ ಒಂದು ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸಸ್ ನಡೆಸಿದರೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಎಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕು ಮತ್ತು ನ್ಯಾಷನಲೈಸ್ ಮಾಡಿದ ಉಪಯೋಗ ಏನು? ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಅದು ಆಗುತ್ತಿಲ್ಲ. ಅದಕ್ಕೂ ಉಳಿದಿದೆ. ತಮಿಳುನಾಡು ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಮೂರು ವರ್ಷ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷ ಆಯಿತು. ಇನ್ನೂ ಆಗಿಲ್ಲ. ಆದರೂ ತಮಿಳುನಾಡಿನವರ ಕಂಡೀಷನ್ ಏನು ಇದೆ? ಆರು ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಲಾಸ್ ಆಗುವಂತೆ ನಮ್ಮ ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಬಂದು ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಐನೂರು, ನಾಲ್ಕು ನೂರು ಕಿ. ಮೀ. ಬಂದು ಅವರಿಗೆ ಲಾಭ ಆಗುವಾಗ ಅಲ್ಲಿ ನಮ್ಮ ಕಿಲೋಮೀಟರ್ ಕಡಿಮೆ ಆಗುವಾಗ ನಾವು ಲಾಸ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಅವರೊಡನೆ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್

ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುವುದಕ್ಕೆ ತಯಾರಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಅವರದ್ದು ಆಗಲಿಲ್ಲ ಎಂದರೆ ಲಾಸ್ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕಾರಣ ಏನೆಂದರೆ ಅವರು ಇಲ್ಲಿಗೆ ಬಂದು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಟ್ಟು ಒಯ್ಯುತ್ತಾರೆ. ನಮ್ಮ ಬಸಸ್ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋದರೆ ನಾವು ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಡಬಲ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಇಲ್ಲಿಯ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹಾಗೂ ಅಲ್ಲಿನ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಲಾಸ್ ಏನೂ ಇಲ್ಲ. ಆದರೂ ಫೆಸಲಿಟಿ ಬೇಕಾದರೆ ನಾವು ಅವರು ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಅದು ಈಕ್ವಲ್ ಬೇಕು. ನಮಗೆ ಲಾಸ್ ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಆ ಪ್ರಕಾರ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಖಾಸಗೀಯವರಿಗೆ ಕೊಟ್ಟು ನಾವು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಏಕೆಂದರೆ they are bound by the nationalisation rules. ಈ ರೂಲ್ ಪ್ರಕಾರ ನಾವು ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ ಅದು ಸಾಧ್ಯ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಈಗ ಏಪಿ ಅವರು ಹಾಗೂ ತಮಿಳುನಾಡಿನವರು ನಮಗೆ ಬಹಳ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ ಎಂದು ಬರುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಈ ತಿಂಗಳು ಅಥವಾ ಎರಡು ತಿಂಗಳ ಒಳಗಾಗಿ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಕಂಪ್ಲೀಟ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಮಹಾರಾಷ್ಟ್ರದ ಜೊತೆ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ:- ಈಗ ಇದು ಏನು ಆಗಿದೆ ಎಂದರೆ ನೀವು ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟು 15 ವರ್ಷಗಳು ಆಗಿವೆ. ಕರ್ನಾಟಕದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಎಸ್‌ಟಿಎ ಅವರೂ ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಅದೇ ರೀತಿಯ ತಮಿಳುನಾಡಿಯಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಎಸ್‌ಟಿಎ ಕೂಡ ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಆಂಧ್ರ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿರತಕ್ಕ ಎಸ್‌ಟಿಎ ಅವರೂ ಕೂಡ ಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಕೌಂಟರ್ ಸಿಗ್ನೇಚರ್ ಕೂಡ ಆಗಿದೆ. on two point taxtation. It is an additional burden.

ಇದನ್ನು ಯಾವಾಗ ಉಪಯೋಗಿಸಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ಕೌಂಟರ್ ಸಿಗ್ನೇಚರ್ ಮಾಡುವಾಗ, ಇಲ್ಲ, ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಎಂದು ಹೇಳಬೇಕಾಗಿತ್ತು. ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯದ ಎಸ್‌ಟಿಎ ಕೂಡ ಪರ್ಮಿಟನ್ನುಸ್ಯಾಂಕ್ಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ. ಏಕೆ ಮಾಡಿದ್ದಾರೆ? ಹಾಗಾದರೆ? ಈ ರೀತಿ ತೊಂದರೆ ಆಗುತ್ತದೆ ಎಂದರೆ ಏಕೆ ಮಾಡಿದ್ದೀರಿ? ಮಾಡಿ ಹತ್ತು ಹದಿನೈದು ವರ್ಷದಿಂದ ಇವತ್ತಿನ ದಿವಸ ಡಬಲ್ ಪಾಯಿಂಟ್ ಟ್ಯಾಕ್ಸೇಷನ್‌ನಲ್ಲಿ ಮಾಡಿದರೆ ಓವರ್ ರೇಟ್ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗುತ್ತದೆ. ಅವರ ಓವರ್ ರೇಟ್ ಯಾವಾಗ ಜಾಸ್ತಿ ಆಗುತ್ತದೆಯೋ ಆಗ ಅವರು ಹೆಚ್ಚಿಗೆ ಛಾರ್ಜನ್ನು ಕೊಡಲೇ-ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ದಯವಿಟ್ಟು ನೀವು ಈ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟನ್ನು ಕನ್‌ಕ್ಲೂಡ್ ಮಾಡಬೇಕು ಎನ್ನತಕ್ಕದ್ದು ನನ್ನ ಭಿನ್ನಹ.

ಶ್ರೀ ಭೀಮಣ್ಣ ಖಂಡ್ರೆ:- 10-15 ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಪ್ರೈವೇಟ್ ಬಸ್‌ಗಳ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಆಗಿತ್ತು. ಆಗಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬೇರೆ ಇತ್ತು. ಈಗಿನ ಪರಿಸ್ಥಿತಿ ಬೇರೆಯಾಗಿದೆ. ಅದನ್ನು ಈಗ ನವೀಕರಣ ಮಾಡಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋದರೆ We have gone to the other States for the same thing ಆ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಓನರ್ಸ್ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ನಡೆಸಿದಂತೆ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿಯಲ್ಲಿ ನಡೆಸುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣದಿಂದ ಉಪಯೋಗವಾಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರಗೌಡ:- ಅವು ಈಗಾಗಲೇ 10-15 ವರ್ಷಗಳಿಂದ ನಡೆಯುತ್ತಿವೆ. They are in operation. It is going to affect the KSRTC also because already those buses are operating. You are charging them taxes at two point. That is my point.

ಶ್ರೀಭೀಮಣ್ಣ ಖಂಡ್ರೆ:- ಹಿಂದೆ ಏನಾಗಿತ್ತು, ಅಷ್ಟಕ್ಕೆ ನಿಂತಿದೆ, ಮುಂದೆ ಏನೂ ಆಗಿಲ್ಲ, ಅದನ್ನು ಬಂದ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ, ನಾವು ಸ್ಕ್ರಾಪ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಹೋದರೆ ಅವರು ಕೋರ್ಟಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಾವು ಸ್ಕ್ರಾಪ್ ಮಾಡಲಿಲ್ಲ. ಆದರೆ, ಸಾವಿರಾರು ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಇದೇ ಪ್ರಕಾರ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದರೆ ಸಾಧ್ಯವಾಗುವುದಿಲ್ಲವೆನ್ನತಕ್ಕಂಥ ಮಾತನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇಂಟರ್‌ಸ್ಟೇಟ್ ಅಗ್ರಿಮೆಂಟ್ ಬಗ್ಗೆ ಹೇಳಿದೆ.

Action proposed to bring down the compliants or corruption in R.T.O Ofice.

ಆ ಪ್ರಕಾರ ನಾವು ಏನು ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದಿಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇದು ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ಈ ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ಪಾಸ್ ಮಾಡುವಾಗ ಇಷ್ಟು ವಿವರಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಕಾರಣವಿದೆ. ಬಜೆಟ್ ಮೇಲೆ ಭಾಷಣ ಮಾಡುವಾಗ ' ನನಗೆ ಅವಕಾಶಸಿಕ್ಕಿಲ್ಲ'ವೆಂದು ನನ್ನ ಮಿತ್ರರು ಹೇಳಿದರು. ಅದಕ್ಕೋಸ್ಕರ, ಇವನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದಿಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. Boards indicating the procedure exhibited in R.T.O Office. ಇದಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಈ ರೀತಿ ಇರಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಒಂದೊಂದು ಲೈಸನ್ಸ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕಾದರೆ ಎಂಟು ದಿವಸಗಳವರೆಗೆ ಕಾಯಬೇಕಾದ ಪ್ರಸಂಗ ಬರುತ್ತಿತ್ತು. ಅದಕ್ಕೆ ಈಗ ನಾವು ಏನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದರೆ Boards indicating the procedure are exhibited in R.T.O Office Enquiry counters are opened. ವಿಚಾರಣಾ ಕೌಂಟರ್ ಮಾಡಿ ಯಾರ ಮೊದಲು ಬರುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಮೊದಲು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವಂತೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. We provide clerical assistance to fill up forms. ಫಾರ್ಮ್ ತುಂಬುವುದಕ್ಕೆ ಬಹಳಷ್ಟು ಜನರಿಗೆ ಬರುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಅವರ ಹತ್ತಿರ 10-20 ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದರು. ಈಗ ಅಲ್ಲೊಬ್ಬ ಕ್ಲರ್ಕ್ ಅನ್ನು ನೇಮಿಸಲಾಗಿದ್ದು, ಯಾರು ಅರ್ಜಿ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಬರುತ್ತಾರೆ, ಅವರು ಅರ್ಜಿಗಳನ್ನು ತುಂಬಿಕೊಡಬೇಕೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. Pamphlets explaining the procedure are made available.

ಅಲ್ಲದೆ, ಫಾರ್ಮಗಳನ್ನು ಯಾವ ಪ್ರಕಾರ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳಬೇಕೆಂಬ ಬಗ್ಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಮತ್ತು ಯಾರ‍್ಯಾರು ಆರ್.ಟಿ.ಓ. ಆಫೀಸಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಅವರು ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ಹೋದರೆ ಸಂಜೆಯೊಳಗಾಗಿ ಅವರ ಕೆಲಸವಾಗಬೇಕು. ಅವರನ್ನು ಮತ್ತೆ' ನಾಳೆ ಬಾ' ಎಂದು ಹೇಳುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಾಗಬಾರದು. Certain items like issue of Learners' Licenses, Renewal of Driving Licence, are identified. The licenses are given on the same day. if the public submits the form before 12 noon.

12 ಗಂಟೆಗೆ ಮುಂಚಿತವಾಗಿ ಕೊಟ್ಟರೆ ಸಂಜೆಯೊಳಗೆ ಕೊಡಬೇಕು. ನಂತರ ಕೊಟ್ಟರೆ ಮರು ದಿವಸ ಕೊಡಬೇಕು, ಮತ್ತೊಂದು ದಿವಸವಾಗಬಾರದು. ಮತ್ತು ಯಾವುದೇ ಕಂಪ್ಲೇಟ್ ಬಂದರೂ ಅದನ್ನು ಎನ್‌ಕ್ವೈಯರಿ ಮಾಡಲಾಗುತ್ತಿದೆ. At Jayanagar and Mysre R.T.O. Offices, we opening non-transport Section from 8.30 A.M. ಅಲ್ಲದೆ ಎರಡು ಗಂಟೆಗಳ ಕಾಲ ಹೆಚ್ಚು ನೀವು ಸರ್ವೀಸ್ ಮಾಡಬೇಕೆಂದು ಅವರಿಗೆ ಬೈಂಡ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಬೆಳಿಗ್ಗೆ 8.30 ಗಂಟೆಗೆ ಅವರ ಕೆಲಸ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಮೋರ್ ಸೂಪರ್‌ವಿಷನ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಮಾನ್ಯವಿರೋಧ ಪಕ್ಷದ ನಾಯಕರಾದ ಶ್ರೀ ದೇಶಪಾಂಡೆಯವರಿಗೆ ಹಾಗೂ ಸಿಂಧ್ಯರವರಿಗೆ, ಇತರ ಮಿತ್ರರರಿಗೆ ತಿಳಿಸಬೇಕೆಂದಿದ್ದೇನೆ. ನಾವು ಅಧಿಕಾರ ವಹಿಸಿಕೊಂಡು ನಾಲ್ಕು ತಿಂಗಳೊಳಗೆ ಏನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದರೆ, In November 1992, number of trips checked-34, 164; Number of cases detected 5, 306; December 1992-Number of trips checked 34, 639; and cases detected 5,269; January 1993-number of tricps checked - 38, 705; number of cases detected 5, 931; February 1993-36, 173, cases detected; 5,306; If the percentage of trips be checked is increased to 5% there is possibility of preventing the leakage of revenue to the extent of 20 to 22 crores of rupees.

ನಾವು ಏನು ಇವೊತ್ತು ಬಂದೋಬಸ್ತು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಸುಮಾರು 10 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಳಿಂದ 15 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳವರೆಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಆದಾಯ ಬಂದಿದೆ ಎನ್ನತಕ್ಕಂಥ ಮಾತನ್ನು ತಮಗೆ ನಾನು ತಿಳಿಸುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ಎಲ್ಲಾ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆಂದಲ್ಲ; ಹೆಚ್ಚೆಂದರೆ 10 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ನಾವು ಚೆಕ್-ಅಪ್ ಮಾಡಿದರೆ 40 ರಿಂದ 50 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ನಾವು

ಉಳಿಸಬಹುದೆಂದು ನನಗೆ ಆಶಯವಿದೆ. ಅಷ್ಟನ್ನೂ ಪೂರ್ಣ ಮಾಡುತ್ತೇವೆಂದಲ್ಲ. ಆಸೆ ಮಾತ್ರವಿದೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರ ಚೆಕ್-ಅಪ್ ಅನ್ನು ಸರಿಯಾಗಿ ಮಾಡಿದರೆ ಆಗಬಹುದೆನ್ನುವ ವಿಚಾರವನ್ನು ತಮ್ಮ ಮುಂದಿಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಇದಲ್ಲದೆ, 3-4 ತಿಂಗಳುಗಳ ಹಿಂದೆ ರಾಷ್ಟ್ರಾದ್ಯಂತ ಯಾವ ಗಲಭೆಗಳಾದವು ಇದರಿಂದ 2 ಕೋಟಿ 50 ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, ಮತ್ತು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್, ಬಸ್ ಡಿಪೋಗಳಿವೆ. ಅಲ್ಲೆಲ್ಲಾ ಗಂಡಸರಿಗೆ ಮತ್ತು ಹೆಂಗಸರಿಗೆ ಯಾವುದೇ ರೀತಿಯ ಸವಲತ್ತುಗಳ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿಲ್ಲವೆಂದು ತಿಳಿದುಕೊಂಡು ನಾವು 22ನೇ ಡಿಸೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಒಂದು ಸಮಿತಿ ಕರೆದು, ಒಂದು ತಿಂಗಳೊಳಗೆ ಇದನ್ನು ಮಾಡಲೇಬೇಕು ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ, ನಿಮ್ಮ ವಿರುದ್ಧ ಕ್ರಮ ಕೈಗೊಳ್ಳಲಾಗುವುದೆಂದು ಆದೇಶ ಹೊರಡಿಸಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಪರಿಣಾಮ ಶೇಕಡ 20 ರಿಂದ 25 ರಷ್ಟಾಗಿರಬಹುದು. ಪೂರ್ತಿಯಾಗಿಲ್ಲ. ಅಲ್ಲಿ ಮೂತ್ರಾಲಯ ಸ್ವಚ್ಛತಾ ಮಂಡಳಿಯಾಗಲೀ ಮತ್ತು ಹೆಣ್ಣು ಮಕ್ಕಳಿಗೆ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಲು ಸೀಟು ಬಿಟ್ಟುಕೊಡುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲವಾದ ಕಾರಣ ಇವೊತ್ತು ಅವರಿಗೆ ಸೀಟುಗಳನ್ನು ಬಿಟ್ಟುಕೊಡಲೇಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ' ನೋ ಸ್ಮೋಕಿಂಗ್' ಬೋರ್ಡ್ ಹಾಕಿದ್ದರೂ ಹಿಂದೆ ಅದರಿಂದ ಏನೂ ಪರಿಣಾಮ ಆಗುತ್ತಿರಲಿಲ್ಲ. ಈಗ ಅದರ ಅನುಷ್ಠಾನವಾಗುತ್ತಿದೆ.

ಅದಲ್ಲದೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಟಿಕೇಟ್ ಕೊಡುವುದೂ ಸಹ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ನಾನೇ ಸ್ವತಃ 20-25 ಜಾಗಕ್ಕೆ ಹೋಗಿ ಬಸ್ಸನ್ನು ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಆ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ನನ್ನ ಅನುಭವದಲ್ಲಿ ಬಸ್‌ನ್ನು ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡಿದಾಗ ಎರಡು ಕಡೆ 25 ಟಿಕೇಟ್‌ಹರಿದಿದ್ದರೆ ಒಳಗಡೆ.120 ಜನರು ಇದ್ದರು. ಆ ಪ್ರಕಾರ ನಡೆಯುತ್ತಿದೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಈಗಾಗಲೇ ಕ್ರಮ ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಕಾರ್ಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಬಹಳಷ್ಟು ಆಗಿದೆ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಇದನ್ನು ಇಷ್ಟೇ ಸಮಯದಲ್ಲಿ ಸರಿ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂದು ಹೇಳುವುದಕ್ಕೆ ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಆದರೆ ಇದನ್ನು ಮಾಡಬಹುದು ಎನ್ನತಕ್ಕ ಅಶ್ವಾಸನೆಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇನೆ ಮತ್ತು ಅವಶ್ಯಕವಾಗಿ ಇದನ್ನು ಮಾಡುತ್ತೇವೆ ಎಂಬ ಖಾತ್ರಿಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಮತ್ತು ಇದರಲ್ಲಿ 50 ಲಕ್ಷಕ್ಕಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಜುಲ್ಮಾನೆಯನ್ನು ವಸೂಲಿ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ನಾನು ಮತ್ತು ಆರ್.ಟಿ.ಒ. ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಹಾಗೂ ಕಮಿಷನರ್ ರಾತ್ರಿ ಹಗಲು ಮೂರು ನಾಲ್ಕು ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡಿ 4-5 ಜನರನ್ನು ಈಗಾಗಲೇ ಸಸ್‌ಪೆಂಡ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಮತ್ತು ಉಳಿದ ಅನೇಕರಿಗೆ ವಾರ್ನಿಂಗ್ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ 60 ಸಾವಿರ ಜನರು ನೌಕರರು ಇದ್ದಾರೆ. ಅದು ತಮಗೂ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಖಾಸಗಿ ಜನರು ಲಾಭ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಆದರೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಯವರು ಲಾಭ ಮಾಡುತ್ತಿಲ್ಲ ಎನ್ನತಕ್ಕ ಮಾತು ಬಹಶಃ ನನಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ನಿಮಗೆ ಅನುಭವವಾಗಿದೆ. ಅದರಲ್ಲೂ ಮಾನ್ಯ ಸಿಂಧ್ಯರವರಿಗೆ ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಯಾವ ಪ್ರಕಾರ ಮಾಡಬೇಕೆಂಬುದರ ಬಗ್ಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಅನುಭವವಿದೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್‌ಗೆ ರೇಷಿಯೋ ಪ್ರಕಾರ 7 ಜನರು ಬೇಕು ಆದರೆ ಖಾಸಗೀಯವರಲ್ಲಿ ಒಂದು ಬಸ್‌ಗೆ ಮೂರು ಜನರು ಸಾಕು. ಆ ಮೂರು ಜನರಿಂದಲೇ ಅವರು ಅದನ್ನು ನಡೆಸಿಕೊಂಡು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ಇವತ್ತು ನಾವು ಆ ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ಮಾಡಿದರೆ ನಮಗೆ 100 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಉಳಿತಾಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ನಾವು ಖಾಸಗೀಯವರ ರೀತಿ ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಕಾನೂನಿನ ಪ್ರಕಾರ ನೌಕರರಿಗೆ ಏನೇನು ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಭತ್ಯೆಗಳು ಕೊಡಬೇಕೋ ಅದನ್ನು ಕೊಡಲೇ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಉಳಿತಾಯ ಮಾಡಲು ಆಗುವುದಿಲ್ಲ. ಎರಡನೆಯದಾಗಿ ಖಾಸಗಿಯುವರು ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್, ಬಸ್ ಡಿಪೋ ಮುಂತಾದುವುಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದಿಲ್ಲ ಮತ್ತು ಅವರಿಗೆ ಬಸ್‌ಷೆಲ್ಟರ್ ಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ನಾವು ಕಟ್ಟಿರುವುದನ್ನೇ ಅವರು ಉಪಯೋಗ ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳುತ್ತಾರೆ. ಜನರ ಹಿತಕ್ಕಾಗಿ ನಾವು ಬಸ್ ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್, ಬಸ್ ಡಿಪೋ, ಬಸ್ ಶೆಲ್ಟರ್‌ಗಳನ್ನು ಕಟ್ಟುವುದಕ್ಕಾಗಿ ಈ ವರ್ಷ 15 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಇಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಆ ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ತಮಗೆ ವಿವರವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕಾದರೆ **In 1993-94 no of Depot 94** ಇನ್ನು ಎರಡು ಪೂರ್ಣವಾಗುತ್ತದೆ ಅದಲ್ಲದೆ ಇನ್ನೂ 5 ಕಡೆಗಳಲ್ಲಿ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಅವುಗಳೆಂದರೆ ಗಂಗಾವತಿ, ರಾಮದುರ್ಗ, ಮಾನವಿ, ರಾಣಿಬೆನ್ನೂರ್, ಕೆಂಗೇರಿ, ಅದೇ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ 6 ಕಟ್ಟುವ ಹಂತದಲ್ಲಿದೆ. ಅವುಗಳೆಂದರೆ ಭಾಲ್ಕಿ, ಯಲಬುರ್ಗಾ, ಸಿಂಧಗಿ, ಕುಮುಟ, ನರಗುಂದ ಮತ್ತು ಕತ್ತರಿಗುಪ್ಪ; ಇದಲ್ಲದೆ 1993-94ರಲ್ಲಿ

ಮತ್ತೆ 7 ಜಾಸ್ತಿ ಮಾಡಲು ತೆಗೆದುಕೊಂಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರವಾಗಿ ಹೇಳಬೇಕೆಂದರೆ ಹೇಳುತ್ತೇನೆ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ ಹೇಳುವುದಿಲ್ಲ. 1993-94ರಲ್ಲಿ they will be completed 15 ಪೂರ್ಣವಾಗಿದೆ. ಈಗ 15 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಇಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ ಖಾಸಗಿಯವರು ಯಾರು ಬಸ್‌ಗಳನ್ನು ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ ಅವರುಗಳು ಈ 15 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಒಂದು ಪೈಸೆಯನ್ನೂ ಸಹ ಇದಕ್ಕಾಗಿ ಇಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ, ಖರ್ಚು ಮಾಡಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ. ಅನಂತರ ತಮಗೆ ಗೊತ್ತಿರುವ ಹಾಗೆ ರಸ್ತೆಗಳು ಸರಿಯಾಗಿರಲಿ ಅಥವಾ ಇಲ್ಲದೇ ಇರಲಿ ಕೆಎಸ್‌ಆರ್‌ಟಿಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಜನರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಖಾಸಗಿಯವರು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆಯೋ ಎಲ್ಲೆಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ ಸರಿಯಾಗಿಲ್ಲವೋ ಅಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗುವುದಿಲ್ಲವೆಂದು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಆ ರೀತಿ ಅವರಿಗೂ ನಮಗೂ ವ್ಯತ್ಯಾಸವಿದೆ. ಆ ರೀತಿ ವ್ಯತ್ಯಾಸವನ್ನು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡು ಕೆಲಸ ಮಾಡಿದರೆ ವಾಸ್ತವಿಕವಾಗಿ ಏನು ಕೆಲಸವಾಗುತ್ತದೆ ಎನ್ನುವ ಬಗ್ಗೆ ತಮಗೇ ಗೊತ್ತಿದೆ. ಆದರೂ ಸಹ ತಾವು ಹೇಳಿದಂತೆ ತಮ್ಮ ಅನುಭವ ಏನು ಇದೆ ಆ ಪ್ರಕಾರವಾಗಿ ಸರಿಯಾದ ವೇಳೆಗೆ ಬಸ್ಸುಗಳು ಹೋಗುತ್ತಿಲ್ಲ ಎನ್ನತಕ್ಕ ಮಾತು ಈಗ ಸ್ವಲ್ಪ ಸುಧಾರಣೆಯಾಗಿದ್ದರೂ ಸಹ ಇನ್ನೂ ಬಹಳ ಜನರಿಗೆ ಕಷ್ಟವಾಗಿದೆ. ಅದಕ್ಕಾಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳ ಮೇಲೆ 100-120 ಜನರು ಕುಳಿತುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದನ್ನು ನೋಡಿದ್ದೇವೆ. ಅದನ್ನು ನಿಲ್ಲಿಸಬೇಕಾದರೆ ನಮಗೆ ಹೆಚ್ಚು ಬಸ್ಸುಗಳು ಬೇಕು. ನಾವು ಈ ವರ್ಷ 1097 ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಿದ್ದೇವೆ. ಬರುವ ವರ್ಷದಲ್ಲಿ 1500 ಹೊಸ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಹಾಕಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದಲ್ಲದೆ ಸ್ಕ್ರ್ಯಾಪ್ ಆಗಿರತಕ್ಕ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕು. ಹಾಗೂ 7 ಲಕ್ಷ ಕಿಮೀ ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ಓಡಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳೇ ಸುಮಾರು 1000 ಇದೆ. ಇವುಗಳನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ಬದಲಾವಣೆ ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ಸೌಲಭ್ಯಗಳನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಕೊಡಬೇಕಾದರೆ 120 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳು ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇಷ್ಟು ಮಾಡಬೇಕಾದರೆ ನಾವು ಬಡ್ಡಿಗೆ ಹಣ ತರಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ತರಬೇಕಾದರೆ ಸರ್ಕಾರದ ಗ್ಯಾರಂಟಿ ಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. 18-20 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಕೊಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನೆಲ್ಲಾ ಮುಂದಿಟ್ಟುಕೊಂಡು ನೋಡಿದರೆ ಪ್ರತಿವರ್ಷ ಲಾಸ್ ಆಗುತ್ತಿದೆ. ಇದು ಹಿಂದಿನಿಂದ ಬಂದಿದೆ. ಇದರಲ್ಲಿ ಜವಾಬ್ದಾರಿ ಎನ್ನತಕ್ಕ ಮಾತು ಬೇರೆ. ಆದರೆ ವಸ್ತುಸ್ಥಿತಿ ಇದು. ನಾವು ಅದನ್ನೆಲ್ಲಾ ನೋಡಿಕೊಂಡು 22 ಮತ್ತು 25 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಎಂದು ಮಾಡಿದ್ದೆವು. ತಾವು ಹೇಳಿದ ಮೇಲೆ ನಾವೂ 7 ಪರ್ಸೆಂಟನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದೆಲ್ಲಾ ಸೇರಿಸಿ ನಮಗೆ ಬರತಕ್ಕದ್ದು 80 ಕೋಟಿ ರೂ. ನಮ್ಮ ಲಾಸ್ 120 ಕೋಟಿ 40 ಕೋಟಿ ರೂ. ಷಾರ್ಟೇಜ್ ಬಸ್‌ಸ್ಟ್ಯಾಂಡ್ ಇಲ್ಲ, ಬಸ್ ಷೆಲ್ಟರ್ ಇಲ್ಲ; ಡಿಪೋಗಳಲ್ಲಿ, ಬೇರೆ ಅನುಕೂಲಗಳು ಯಾವುದೂ ಇಲ್ಲ. 60 ಸಾವಿರ ಜನರನ್ನು ಕರೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವುದಕ್ಕೆ ಅಡ್ಜೆಸ್ಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ 40 ಕೋಟಿ ರೂ ಕಡಿಮೆಯಾಗುತ್ತದೆ. ಈ 40 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿಗಳನ್ನು ಅಡ್ಜೆಸ್ಟ್ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಫಿಲ್ಪರೇಜ್ ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಅವರಿಗೆ ಸಮಜಾಯಿಷಿ ನೀಡಿ, ಅವರಿಗೆ ಟ್ರೈನಿಂಗ್ ಕೊಟ್ಟು, ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಚೆಕಪ್ ಮಾಡಿ ಬಿಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಮಾನ್ಯ ಬೈರೇಗೌಡರು ಹೇಳಿದ್ದನ್ನು ನಾನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ. ಒಬ್ಬನೇ ವ್ಯಕ್ತಿ ಒಂದು ಪರ್ಮಿಟನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ನಾಲ್ಕಾರು ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಓಡಿಸುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನಾವು ನೋಡಿದ್ದೇವೆ. ಇದರಿಂದ ಲಕ್ಷಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ನಮಗೆ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತದೆ ಎಂಬುದನ್ನು ಒಪ್ಪಿಕೊಳ್ಳುತ್ತೇನೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ:- ಪರ್ಮಿಟ್ ಇಲ್ಲದೇ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡ ಬಸ್ಸುಗಳು ಎಲ್ಲೆಲ್ಲೋ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಇದನ್ನು ಹೇಳುವವರು, ಕೇಳುವವರು ಯಾರೂ ಇಲ್ಲ.

ಶ್ರೀ ಭೀಮಣ್ಣ ಖಂಡ್ರೆ:- ಒಂದು ತಿಂಗಳಲ್ಲಿ ನಮ್ಮವರು ಏನು ಚೆಕಪ್ ಮಾಡಿದರು ಅದರಿಂದ ನಮಗೆ ತಿಳಿದು ಬಂದಿದ್ದು ಎಂದರೆ ನಮಗೆ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ಹಾನಿಯಾಗಿದೆ ಎನ್ನುವುದು. ಇದನ್ನು ಕೇವಲ ಒಬ್ಬರು ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುವುದಿಲ್ಲ. ಸರ್ಕಾರದ ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ಅವರ ಮೇಲೆ ಸೂಪರ್‌ವೈಸರ್‌ಗಳು, ಅದರ ಮೇಲೆ ಅಥಾರಿಟಿಯವರು ಇದ್ದಾರೆ. ಅಂದರೆ ಮಂತ್ರಿಗಳಿಂದ ಹಿಡಿದು ಕೆಳಗಿನವರಗೆ ಎಲ್ಲರೂ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕತೆಯಿಂದ ನಡೆದುಕೊಂಡರೆ ಮಾತ್ರ ಇದನ್ನು ಕಡಿಮೆ ಮಾಡುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯ. ಇಲ್ಲದಿದ್ದರೆ

ಸಾಧ್ಯವಿಲ್ಲ. ಇದನ್ನು ಎಷ್ಟು ಎಂದು ಮಾಡುವುದಕ್ಕಾಗುತ್ತದೆ? ನಮಗೆ ಸಾಧ್ಯವಾದಷ್ಟೂ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಆದ್ದರಿಂದಲೇ ಯಾರ್ಯಾರು ಒಳ್ಳೆಯ ದಕ್ಷ ಪ್ರಾಮಾಣಿಕ ಅಧಿಕಾರಿಗಳಿದ್ದಾರೆ ಅವರ ಪೂರ್ವಾಪರ ಚರಿತ್ರೆಯನ್ನು ನೋಡಿಕೊಂಡು ಹಾಕುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ನಮ್ಮ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ.ಯಲ್ಲಿ ಕಳೆದ 20 ವರ್ಷದಿಂದ ಯಾರು ಪ್ರಾಮಾಣಿಕವಾಗಿ, ದಕ್ಷತೆಯಿಂದ ಮತ್ತು ಯಾವುದೇ ಆಕ್ಸಿಡೆಂಟನ್ನೂ ಮಾಡದೆ ಕೆಲಸವನ್ನು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ಬಂದಿದ್ದಾರೆ ಅವರಲ್ಲಿ 40 ಜನರಿಗೆ ಬಂಗಾರದ ಬಹುಮಾನವನ್ನೂ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಇದೇ ಸಂದರ್ಭದಲ್ಲಿ ನಾವು ಒಂದು ನಿರ್ದೇಶನವನ್ನೂ ಕೂಡ ಕೊಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಯಾರು ಒಳ್ಳೆಯ ಕೆಲಸವನ್ನೂ ಮಾಡುತ್ತಾರೆ ಅವರಿಗೆ ಶಹಬಾಸ್‌ಗಿರಿಯನ್ನು ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಬಹುಮಾನವನ್ನೂ ಕೊಡುತ್ತೇವೆ. ಅದೇ ರೀತಿ ಯಾರು ಚೆನ್ನಾಗಿ ಕೆಲಸ ಮಾಡುವುದಿಲ್ಲ ಅವರಿಗೇ ಪನಿಷ್‌ಮೆಂಟನ್ನೂ ಕೂಡ ಕೊಡುತ್ತೇವೆಂದು ಹೇಳಿದ್ದೇವೆ. ಇದು ಅವರಿಗೆ ಮನವರಿಕೆಯಾಗಿದೆ.

ಒಂದು ವಿಚಾರ ಜನತೆಗೆ ಗೊತ್ತಾಗಬೇಕು. 1-4-92 ರಿಂದ ಇದುವರೆಗೆ ಸ್ಟೇಜ್ ಕ್ಯಾರಿಯೇಜಸ್ ಚೆಕ್ಡ್, ಬುಕ್ಡ್, ಅಂಡ್‌ಸೀಸ್ಡ್ ವಿಚಾರದಲ್ಲಿ ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರು ಅನುಮತಿಯನ್ನು ನೀಡಿದರೆ ಅದನ್ನು ಓದುತ್ತೇನೆ. ಚೆಕ್ಡ್ 13,371, ಬುಕ್ಡ್ 1827, ಸೀಸ್ಡ್ 185. ಅದೇ ರೀತಿ ಓಲ್ಡ್ ವೆಹಿಕಲ್ಸ್ 1,84,611 ಬುಕ್ಡ್ 6532, ಸೀಸ್ಡ್ 1979. ಲಕ್ಷುರಿ ಟ್ಯಾಕ್ಸಿಗಳು, 9,468. ಬುಕ್ಡ್ 550, ಸೀಸ್ಡ್ 156. ಆಟೋರಿಕ್ಷಾ 19,935. ಬುಕ್ಡ್ 3912, ಸೀಸ್ಡ್ 2014.

ಶ್ರೀ ಎಂ. ಮಲ್ಲಿಕಾರ್ಜುನ ಖರ್ಗೆ:- ಮಾನ್ಯ ದೇಶಪಾಂಡೆಯವರು ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಕನ್ವಿನ್ಸ್ ಆಗಿದ್ದಾರೆ. ಇಲ್ಲಿಗೇ ನೀವು ಬಿಟ್ಟುಬಿಡಿ.

ಶ್ರೀ ಆರ್. ವಿ. ದೇಶಪಾಂಡೆ:- ಮಾನ್ಯ ಖರ್ಗೆಯವರ ಒಂದು ಬಿಲ್ ಬರಬೇಕಾಗಿದೆ. ಆದ್ದರಿಂದ ಬೇಗನೆ ಇದನ್ನು ಮುಗಿಸಲಿ ಎಂದು ಹೇಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಭೀಮಣ್ಣ ಖಂಡ್ರೆ:- ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾನು ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುವುದಿಲ್ಲ. ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ಒಳ್ಳೆಯ ಸಲಹೆಗಳನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ:- ಕ್ಯಾಷುಯಲ್ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಪರ್ಮಿಟ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊರ ರಾಜ್ಯಗಳಿಂದ ತಂದು ಇಲ್ಲಿ ನಡೆಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದರಿಂದಾಗಿ ನಮ್ಮ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಕೋಟ್ಯಾಂತರ ರೂಪಾಯಿ ನಷ್ಟವಾಗುತ್ತಿದೆ. ಇದರ ಬಗ್ಗೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ? ಹೊರ ರಾಜ್ಯಗಳಲ್ಲಿ ಕ್ಯಾಷುಯಲ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಆ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನು ಇಲ್ಲಿ ಓಡಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಇದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸಲು ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ? ಇದರ ಜೊತೆಗೆ ಪರ್ಮಿಟ್ಟೇ ಇಲ್ಲದೆ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಬಸ್ಸುಗಳನ್ನೂ ನೀವು ಚೆಕ್ ಮಾಡಿದರೆ ಸರ್ಕಾರಕ್ಕೆ ಆದಾಯ ಜಾಸ್ತಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಮಾಡದೆ ಜನರ ಮೇಲೆ ಏತಕ್ಕೆ ಹೊರೆ ಹೊರಿಸುತ್ತೀರಿ?

ಶ್ರೀ ಭೀಮಣ್ಣ ಖಂಡ್ರೆ:- ಇದು ಬಹಳ ಒಳ್ಳೆಯ ಸಲಹೆ.

ಮಾನ್ಯ ಬೈರೆಗೌಡರು ಹೇಳಿದ ಹಾಗೆ ನಾವು ಯಾವುದೇ ಪ್ರಕಾರ ಹೊಸ ತಂತ್ರವನ್ನು ತಂದರೂ ಅದರಲ್ಲಿ ಒಳ್ಳೆಯದು ಕೆಟ್ಟದು ಎರಡು ಇರುತ್ತದೆ. ಪಾಸಿಟೀವ್ ಮತ್ತು ನೆಗೆಟೀವ್ ಎರಡೂ ಇರುತ್ತದೆ. ಅದನ್ನು ತಂದಾಗ ನಾವು ಅದೇ ಪ್ರಕಾರ ಮಾಡಿದರೆ ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ 25 ಪರ್ಸೆಂಟ್ ಹಾನಿಯಾಗುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕುಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಉಪಯೋಗ ಆದರೆ 10 ಕೋಟಿ ರೂಪಾಯಿ ಲುಕ್ಸಾನಾಗುತ್ತಿರುವುದನ್ನು ನೋಡುತ್ತಿದ್ದೇವೆ. ಆದಕ್ಕೆ ಈಗ ಒಂದು ಕಮಿಟಿಯನ್ನು ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಆ ಕಮಿಟಿಯ ಮುಂದೆ ಈ ವಿಚಾರವನ್ನು ಇಟ್ಟಿದ್ದೇವೆ. ಇವತ್ತು ಎರಡು ಕಮಿಟಿಗಳಾಗಿವೆ. ಎರಡು ಎಕ್ಸ್‌ಪರ್ಟ್ ಕಮಿಟಿ ಯವರು ರಿಪೋರ್ಟನ್ನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದಾರೆ.

ಶ್ರೀ ಸಿ. ಬೈರೇಗೌಡ:- ಮಾನ್ಯ ಅಧ್ಯಕ್ಷರೇ, ನಾವು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿದಲ್ಲ ಹೇಳುತ್ತಿರುವುದು ಖಾಸಗಿಯವರು ಕ್ಯಾಷ್ಯುಯಲ್ ಕಾಂಟ್ರಾಕ್ಟ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಟ್ಯೂರಿಸ್ಟ್ ಪರ್ಮಿಟನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಹೊರ ರಾಜ್ಯದವರು ನಮ್ಮಲ್ಲಿ ಟ್ಯೂರಿಸ್ಟ್ ಪರ್ಮಿಟನ್ನು ಬ್ಯಾನ್ ಮಾಡಿದ್ದೇವೆ. ಆದರೆ ಹೊರಗಿನ ಟ್ಯೂರಿಸ್ಟ್ ಬಸ್ ಪರ್ಮಿಟ್ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಇಲ್ಲಿ ಓಡಾಡುತ್ತಿವೆ. ಇಲ್ಲಿ ನೇರವಾಗಿ ಸಂದಾಯವಾಗಬೇಕಾಗಿರುವ ಟ್ಯಾಕ್ಸ್ ಹೊರ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಂದಾಯವಾಗುತ್ತಿದೆ. ನಮ್ಮ ಆದಾಯ ಅವರಿಗೆ ಹೋಗುತ್ತಿದೆ. ಅದನ್ನು ತಪ್ಪಿಸುವುದಕ್ಕೆ ಏನು ಮಾಡುತ್ತೀರಿ ಎಂಬುದನ್ನು ದಯವಿಟ್ಟು ಹೇಳಿ?

ಶ್ರೀ ಭೀಮಣ್ಣ ಖಂಡ್ರೆ :- ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ನಾವು ಚೆಕ್ ಅಪ್ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಅದರ ಬಗ್ಗೆ ಪರಿಶೀಲನೆ ಮಾಡುತ್ತೇವೆ. ಅದನ್ನು ಯಾವ ರೀತಿ ಬಂದ್ ಮಾಡಬೇಕೋ ಅವಕಾಶ ಸಿಕ್ಕಿದರೆ ಆ ರೀತಿ ಮಾಡಬೇಕಾಗುತ್ತದೆ. ಆ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಇನ್ನು ಹೆಚ್ಚು ಸಮಯವನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಳ್ಳದೆ, ನಾವು ಏನು ತಿದ್ದುಪಡಿ ತಂದಿರುತ್ತೇವೆ ಅದಕ್ಕೆ ಮಾನ್ಯ ಸದಸ್ಯರು ತಮ್ಮ ಒಪ್ಪಿಗೆಯನ್ನು ಕೊಡಬೇಕೆಂದು ತಮ್ಮ ಮೂಲಕ ಕೇಳಿಕೊಂಡು ನನ್ನ ಮಾತುಗಳನ್ನು ಮುಗಿಸುತ್ತೇನೆ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು :- ಪ್ರಸ್ತಾವ ಏನೆಂದರೆ 1993 ನೇ ಸಾಲಿನ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ (ತಿದ್ದುಪಡಿ) ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ಪರ್ಯಾಲೋಚಿಸುವುದು

ಪ್ರಸ್ತಾವ ಅಂಗೀಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು

ಖಂಡ ಖಂಡವಾಗಿ ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ಪರ್ಯಾಲೋಚಿಸುವುದು

ಖಂಡ 2 ರಿಂದ 5 ರವರೆಗೆ

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು :- "ಖಂಡ 2 ರಿಂದ 5 ರವರೆಗೆ, ಎರಡೂ ಸೇರಿದಂತೆ, ಈ ... ಸುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವ ಅಂಗೀಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು

(ಕಂಡ 2 ರಿಂದ 5ರವರೆಗೆ ಎರಡೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಈ ವಿಧೇಯಕಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು)

ಖಂಡ 1 ಇತ್ಯಾದಿ :

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು :- ಪ್ರಸ್ತಾವ ಏನೆಂದರೆ." ಮೊದಲನೆ ಖಂಡ ದೀರ್ಘ ಶೀರ್ಷಿಕೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಹಾಗೂ ಅಧಿನಿಯಮಗೊಳಿಸುವ ಸೂತ್ರ ಸಂಹಿತೆ ವಿಧೇಯಕದ ಭಾಗವಾಗಿರುತ್ತದೆ.

ಪ್ರಸ್ತಾವ ಅಂಗೀಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು

(ಮೊದಲನೆ ಖಂಡ ದೀರ್ಘ ಶೀರ್ಷಿಕೆ ಪ್ರಸ್ತಾವನೆ ಹಾಗೂ ಅಧಿನಿಯಮಗೊಳಿಸುವ ಸೂತ್ರ ಸಂಹಿತೆಗಳನ್ನು ಈ ವಿಧೇಯಕಕ್ಕೆ ಸೇರಿಸಲಾಯಿತು)

ಪ್ರಸ್ತಾವದ ಅಂಗೀಕಾರ

ಶ್ರೀ ಭೀಮಣ್ಣ ಖಂಡ್ರೆ (ಸಾರಿಗೆ ಸಚಿವರು):- 1993ನೇ ಸಾಲಿನ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ (ತಿದ್ದುಪಡಿ) ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ಅಂಗೀಕರಿಸಬೇಕೆಂದು ಕೋರುತ್ತೇನೆ.

ಉಪಾಧ್ಯಕ್ಷರು:- ಪ್ರಸ್ತಾವ ಏನೆಂದರೆ 1993 ರ ಕರ್ನಾಟಕ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ತೆರಿಗೆ (ತಿದ್ದುಪಡಿ) ವಿಧೇಯಕವನ್ನು ತಿದ್ದುಪಡಿ ಮಾಡಿರುವಂತೆ ಅಂಗೀಕರಿಸುವುದು"

ಪ್ರಸ್ತಾವ ಅಂಗೀಕರಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು ಮತ್ತು ಮಸೂದೆಗೆ ಒಪ್ಪಿಗೆ ನೀಡಲಾಯಿತು.